
WRZESIEŃ
NR 9·95
SKRZYDLATA POLSKA
CHALLENGE
1932

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M.S.Wojsk. —Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4 tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie—Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny—Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa — Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich— Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego —Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L. O. P. P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz.—Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krak. Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106 84.

Poznań. Aeroklub Poznański—Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Jagiellońska 9 m. 12.

Katowice. Aeroklub Śląski—skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. —Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa— Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" —Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT"—przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd—Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice—port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów—pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36, port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt—Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofja — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU i TURYSTYCE POWIETRZNEJ

Warunki prenumeraty:
w kraju rocznie zł. 10.—
półrocznie ... zł. 5.50
kwartalnie ... zł. 3.—
numer pojedyńczy zł. 1.—

zagranicą rocz. fr. szw. 8.—
półrocznie ... fr. szw. 4.—

Ceny ogłoszeń:
cała strona ... zł. 300.—
pół strony ... zł. 180.—
jedna czwarta str. zł. 100.—
jedna ósma str. zł. 70.—

WYDAWNICTWO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI:
WARSZAWA, CHMIELNA 27, m. 7, TEL. 654-75, KONTO P.K.O. 9511

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 15 gr., 2—3 egz. 25 gr., 4—7 egz. 50 gr., 8—12 egzempl. 60 groszy.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA"
ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1932 ROKU
PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie

PŁATOWCE POŚCIGOWE
O ROZSZERZONEM POLU WIDZENIA

P. I i P. VIII
Z SILNIKIEM, CHŁODZONYM WODĄ

P. VI i P. VII
Z SILNIKIEM CHŁODZON. POWIETRZEM

PŁATOWCE SPORTOWO-TURYSTYCZNE P. Z. L. 5
NAJŁATWIEJSZE W PILOTAŻU
NAJPROSTSZE — NAJTAŃSZE

PŁATOWCE KOMUNIKACYJNE • WSZELKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

AMORTYZATORY
OLIWNO-POWIETRZNE

SLIZGOWCE • SCIĘGNA PROFILOWANE



Warszawa, Puławska 2a

Adres telegraficzny: „**Pezetel**". Telefony: Dyrekcji **848-24,** Biura zakupów **850-25**

Konto czekowe w Banku Gospodarstwa Krajowego Nr. 1542, w P.K.O. Warszawa Nr. 39.603

SKRZYDLATA »POLSKA«

Zwycięstwo odniesione w tegorocznym
„Challenge'u" zmusza całe polskie lotnictwo
do jeszcze bardziej wytężonej pracy.
Nie wolno nam zmarnować tego, co już
zostało zdobyte. Musimy się skupić wszyscy
pod hasłem „Zwyciężyć w Challenge'u 1934".
Skrzydlatej Polsce Fr. Żwirko
D. 9. IX. 1932.

ROK • III • IX WRZESIEŃ • 1932 NR • 9—95

NA WIDNOKRĘGU

Lotniczy miesiąc Polski. — U źródeł zwycięstwa w Challenge 1932

PRZEŻYLIŚMY dni najwyższego tryumfu a potem smutku. A z nami cały Naród. Nigdy bardziej entuzjastycznie społeczeństwo nie manifestowało swojego radosnego uczucia, jak po zwycięstwie Żwirki w Challenge'u. I nigdy smutek nie był bardziej głęboki i powszechny, jak po katastrofie pod Cierliskiem.

Przez miesiąc Polska była lotnicza. Lotnictwo było na ustach całego Narodu. Ci, co je popierali, mieli dużo osobistego zadowolenia. Ale i tacy, którzy dotąd obojętnie odnosili się do haseł L. O. P. P. — teraz, patrząc na zwycięstwo Polski w największym turnieju lotniczym, spieszyli z datkami na uczczenie imion bohaterskich lotników.

Żwirko i Wigura dokonali wielkiego dzieła. Przez zwycięstwo w Challenge'u a potem przez śmierć bohaterską zdobyli dla lotnictwa serce Narodu.

Nie będziemy rozwodzili się szeroko na temat sukcesu odniesionego przez polski zespół na konkursie międzynarodowym. Ogólne wnioski, jakie z tego można wysnuć są już dziś znane wszystkim; a inne — łatwe są do odgadnięcia z danych, które podajemy dalej. Jednak kilka zestawień i podkreśleń jest konieczne, aby dokładnie zdawać sobie sprawę z rozmiarów i charakteru zwycięstwa odniesionego w Berlinie.

Od pierwszego płatowca Dąbrowskiego, niezdolnego do lotu, do RWD-6 zaledwie 8 lat minęło. Sięgnijmy pamięcią do tych jeszcze nieodległych czasów. Jakże szybko postępował rozwój!

Rok 1924 — 1926. Pojawiają się pierwsze prototypy krajowych samolotów turystycznych. Budują je Dąbrowski, Drzewiecki, bracia Działowscy i in. Cieszymy się, gdy latają... A zagranicą istnieje już seryjna produkcja.

Rok 1927. L. O. P. P. organizuje I-y konkurs krajowy. Staje 6 samolotów. Ilość już spora — jakość mizerna. Konkurs ma jednak spełnić zadanie propagandowe, pobudzić konstruktorów do pracy. To zostaje osiągnięte, bo coraz więcej mamy prototypów.

Młodzież tworzy aerokluby akademickie.

Rok 1928. II-gi konkurs — 14 samolotów. Mamy już pierwsze typy płatowców użytkownych. Zagranicą samolot turystyczny święci tryumfy.

Rok 1929. Najlepszy płatowiec — RWD—2 — wyrusza na pierwszy raid dookoła Polski. 1300 km w 10½ godz. przebywa w dobrej formie. Przodujące już wówczas samoloty Sekcji Lotniczej wchodzą do klubów. Coraz więcej przelotów na krajowym sprzęcie. Mija niedowierzanie.

1-y Challenge. Zasłabi jesteśmy, aby brać w nim udział. Jednak RWD—2 ze Żwirką i Wigurą wykonywa lot 5 000 km dookoła Europy, na trasie zbliżonej do challenge'owej, lądując w Paryżu podczas konkursu. Lot udaje się. Jesteśmy nieoficjalnie obecni już na I Challenge. Pierwszy występ zagraniczny krajowego płatowca turystycznego jest odrazu udany.

Wkrótce Żwirko bije na RWD—2 międzynarodowy rekord wysokości.

Rok 1930. II Challenge. Decydujemy się na udział oficjalny z takim sprzętem, jaki mamy. Maszyny nie są zupełnie przystosowane do konkursu. To też ogólny wynik, dla całego zespołu, wypada słabo. Ale RWD—2, jedyne samoloty przedtem wypróbowane, kończą konkurs wszystkie i 2 z nich zajmują środkowe miejsca w ogólnej klasyfikacji. Wynosimy z Challenge wiele doświadczenia. Odtąd tempo pracy podwaja się.

Wkrótce po Challenge'u, w październiku 1930 r., odbywa się III K. K. S. T. Stanowi on przełom w rozwoju płatowca turystycznego. Praca konstruktorów za ostatnie 2 lata, doświadczenie challenge'owe dały wspaniałe, nadspodziewane wyniki. Bezkonkurencyjne przytem okazują się RWD. Wszystkie one kończą konkurs i klasyfikują się na pierwsze miejsca.

Teraz następują liczne loty zagranicę, szereg lokalnych zawodów. Tryumfują wciąż RWD-y.

1931. Przygotowujemy się do Challenge 1932 r. Przedtem jeszcze próba generalna — IV K. K. S. T. Potwierdzają się rezultaty konkursu III-go. Znowu doskonałe wyniki techniczne. Wszystkie RWD kończą zawody, zajmując znowu pierwsze miejsca.

Ponawia się rekord wysokości, ustanawia rekord szybkości. Dłuższe raidy.

Intensywne przygotowania do Challenge.

1932. III Challenge. Zwyciężamy.

Czy nie zasłużenie? Mogliśmy nie spodziewać się pierwszego miejsca, wiedząc o groźnej konkurencji, ale czy osiągnięte podczas Challenge'u wyniki — abstrahując od kwestji klasyfikacji — nie były do przewidzenia, a raczej, czy nie powinny być spodziewane?

Na tle tego wspaniałego rozwoju uwydatnia się doniosła rola, jaką spełnia w Polsce L. O. P. P.

Liga postawiła sobie jako jedno z głównych zadań popieranie prac konstruktorów lotniczych oraz sportu lotniczego. L. O. P. P. finansuje budowę prototypów, urządza konkursy samolotów, stwarza podstawowe warunki dla pracy naukowej. Tej planowej i stałej pomocy zawdzięczamy szybki rozwój konstrukcji samolotu turystycznego. Szczególnie wydatnie przyczynił się do tego Komitet Stołeczny, który opiekował się pracami studentów Politechniki Warszawskiej, dzisiejszych tryumfatorów Challenge'u.

Zwycięstwo w Berlinie wykracza daleko poza zwykły sukces, odniesiony na terenie zagranicznym.

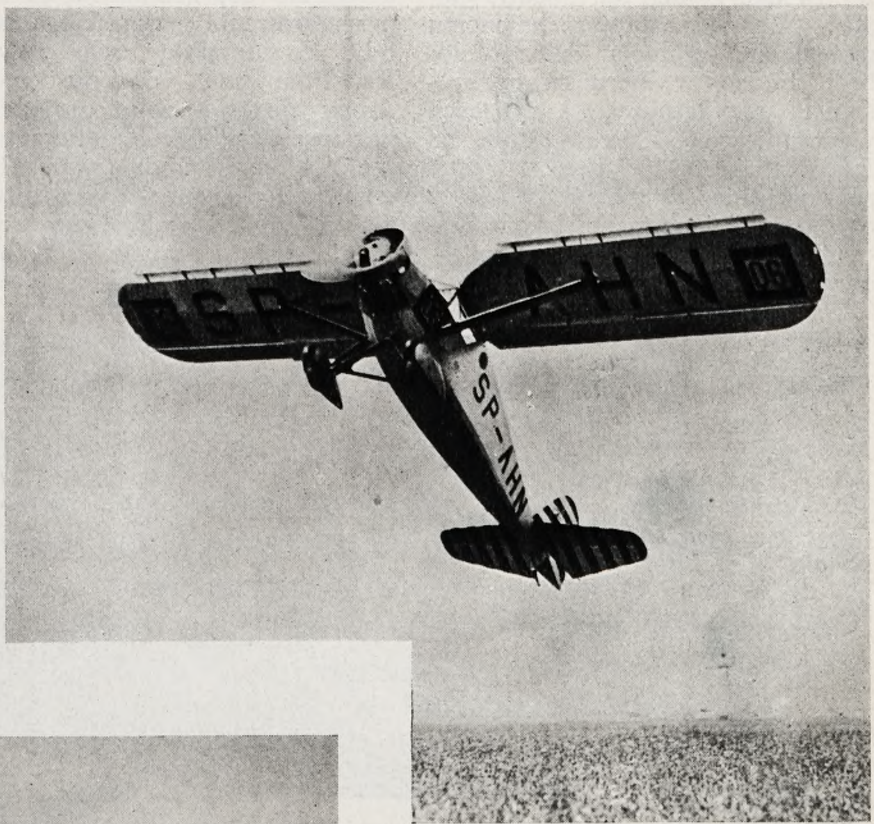
Zdobył je nie zasobny przemysł, lecz organizacja naukowa, grono ludzi zdolnych i miłujących lotnictwo nadewszystko.

Przyczyniło się do zwycięstwa całe społeczeństwo, popierające L. O. P. P.

To też niema przesady w hołdzie społeczeństwa dla zwycięskiej załogi. Bo symbolizuje ona to, co w Narodzie jest najlepsze.

RZ.

CHALLENGE DE TOURISME »INTER-« NATIONAL 1932





ZWYCIĘSKI RWD-6 PODCZAS PRÓBY STARTU

ZADANIEM Międzynarodowego Konkursu Samolotów Turystycznych jest pobudzanie rozwoju sportu lotniczego i, przez eliminację nasamprzód krajową, a następnie międzypaństwową, wskazywanie najbardziej odpowiadającego swemu przeznaczeniu sprzętu.

Czy Challenges spełniają swoją rolę?

Takie pytanie należałoby postawić przedewszystkiem. Przypominamy sobie, że po każdym Challenge'u rozwijała się gorąca dyskusja na ten temat. Poddawane były krytyce nietylko postanowienia regulaminu, lecz także sama zasada eliminacji wyczynowej, jako nieodpowiadająca — zdaniem wielu — zadaniom Challenges.

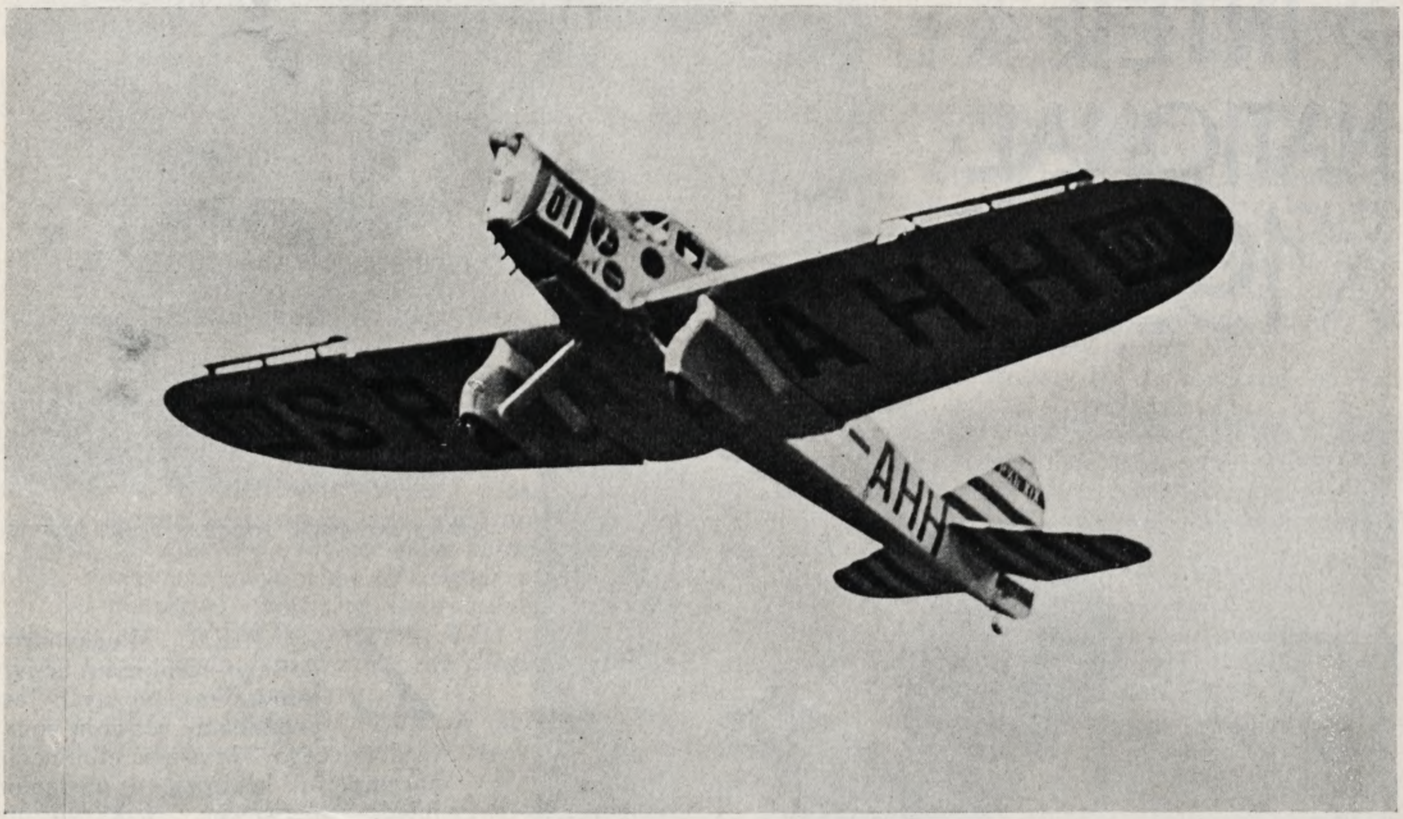
Jakkolwiek będziemy zapatrywali się na tę kwestję, musimy przyznać, że warunki regulaminowe są coraz bardziej zgodne z panującemi poglądami powszechnemi i przeto dają coraz mniej powodów do krytyki.

Zanalizujmy tabelę porównawczą Challenges, zamieszczoną da-

lej. Widać z niej ten dodatni postęp. Wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu, ewolucja idzie po dobrej drodze, w kierunku podkreślania przydatności, a nie cech wyczynowych. Stanie się to dla nas jeszcze bardziej oczywiste, jeżeli równocześnie pamiętać będziemy o właściwościach technicznych, wymaganych od maszyn challenge'owych przy dopuszczaniu ich do

konkursie poprzednim, w r. 1930, przystosowanie zwycięskiego samolotu do turystyki było również kwestjonowane. Obecnie nagrodzony został samolot posiadający najlepszą punktację za wyposażenie i najlepszą średnią wartość pozostałych właściwości, bez specjalnej przewagi którejkolwiek z nich. Ma to duże znaczenie. Dotychczas nie spotykaliśmy takiej idealnej

Drugim poważnym minusem było dopuszczenie do akrobatyki podczas próby startu i lądowania. To, co działo się dwa lata temu, powtórzyło się i obecnie, tylko — zgodnie z postępem — w jeszcze bardziej krańcowej formie. Próby te pozwalały poznać klasę pilota i maszyny, ale z punktu widzenia przydatności powszedniej sposób ich przeprowadzenia był wadliwy.



SAMOLOT PZL-19 — PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW LOTNICZYCH

zawodów. Wymagania te stale rosną. Niektóre właściwości, jak np. składanie skrzydeł i mechaniczny rozruch, które były w poprzednim konkursie dość dobrze nagradzane, obecnie wchodzą do regulaminu jako urządzenia obowiązkowe, bez punktacji. Punktuje się tylko czas demontażu i rozruchu. Wzrosło natomiast wydatnie nagradzanie wygody (31 pkt.), bezpieczeństwa (28 pkt.), widoczności (18 pkt.) oraz przybyło szereg nowych wymagań, zbliżających samolot do samochodu.

Jeszcze bardziej niż analiza regulaminów przekonywują nas o odpowiedniej drodze rozwoju Challenges ich wyniki. W roku 1929 pierwsze miejsce zdobył samolot wybitnie wyścigowy, bez większego praktycznego znaczenia. Był to, zresztą, wynik przypadkowy. W

równowagi. Zawsze zwycięski samolot zawdzięczał swój tryumf zdecydowanej przewadze w jednej z prób.

Nie zdołał jednak tegoroczny regulamin ustrzec konkurs przed wszystkiemi zarzutami, stawianemi już po poprzednich Challenges.

Wprowadzona po raz pierwszy próba szybkości maksymalnej, dająca, teoretycznie, nieograniczoną ilość punktów, zachęciła jeszcze bardziej do powiększenia mocy silnika. A że równocześnie waga samolotu pozostała prawie niezmieniona (wzrosła tylko o 5%), a wyposażenie było znacznie bogatsze — ucierpiała znowu solidność budowy.

Skutki tego były bardzo przykre, zwracając się ostrzem przeciwko konkursowi.

Warunki tegoroczne

Challenge 1932 postawił zarówno konstruktorom, jak i pilotom, bardzo trudne warunki.

Fenomenalne wyniki, uzyskane podczas prób przez Messerschmitty, okazały się złudnemi. Samoloty te wogóle udziału w konkursie nie wzięły.

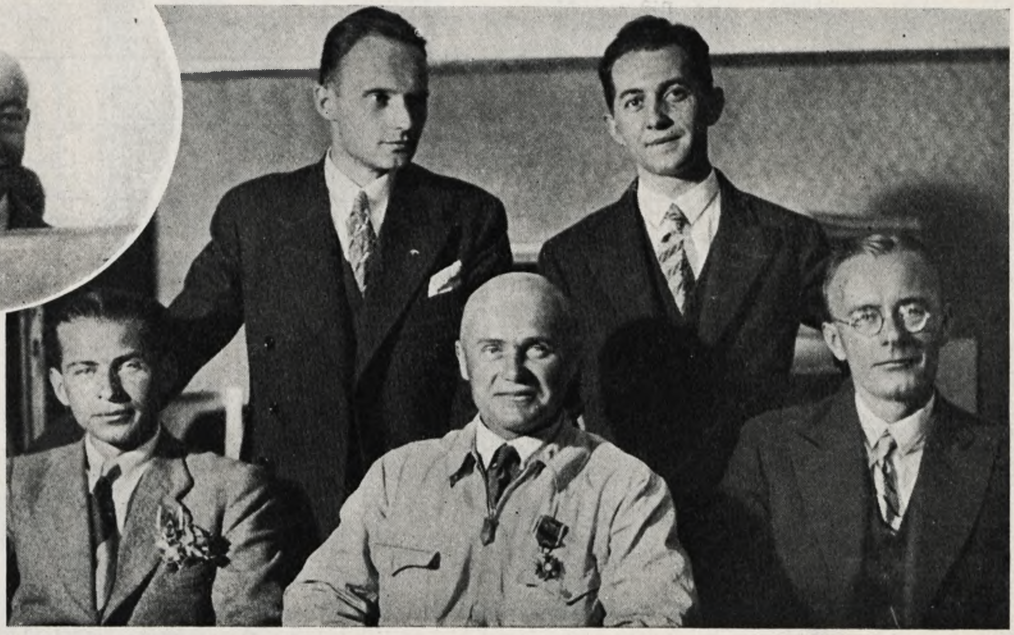
W raidzie odpadły Bredy.

Stosunkowo niewielka ilość kończących zawody, wyrażająca się liczbą ca 58%, utrzymała się i w tegorocznym konkursie, mimo, że wypadki spowodowane wadą silnika w r. b. prawie nie istniały.

Próby techniczne, a zwłaszcza szybkości minimalnej, wymagały od pilota nadzwyczajnego wysiłku, kończącego się niekiedy omdleniem. Należy przytem wspomnieć, że podczas konkursu w Berlinie

ZWYCIĘZCY CHALLENGE 1932





PILOT POR. F. ŻWIRKO W TOWARZYSTWIE KONSTRUKTORÓW RWD-6: INŻ. ST. WIGURY, INŻ. J. DRZEWIECKIEGO I INŻ. ST. ROGALSKIEGO ORAZ KIEROWNIKA LOTNICZYCH WARSZTATÓW DOŚWIADCZALNYCH INŻ. J. WĘDRYCHOWSKIEGO (STOI Z PRAWEJ).
W KOLE PROF. CZ. WITOSZYŃSKI, NIESTRUDZONY OPIEKUN I DORADCA MŁODYCH KONSTRUKTORÓW— „DUCHOWY OJCIEC ZWYCIĘSTWA".



OGÓLNY WIDOK LOTNISKA TEMPELHOF PODCZAS PRÓBY SZYBKOŚCI MAKSYMALNEJ.

TABELA PORÓWNAWCZA CHALLENGES

I — 1929, II — 1930, III — 1932.

	I KATEGORJA SAMOLOTÓW			II KATEGORJA		
	1929	1930	1932	1929	1930	1932
Dopuszczalny ciężar wł. samolotu kg. ...	440	460	480	308	322	336
Moc silnika najmniejsza KM	70	80	95	40	40	45*)
„ „ największa KM	95	120	160	80	100	
Najmniejsza szybkość raidowa punktowana	75	80	131	60	60	106
Największa szybkość raidowa punktowana	143	175	200	128	155	175
Sposób punktowania szybkości	progres.	degres.	degres.	progres.	degres.	degres.
Długość raidu km.	6042	7562	7362			
„ odcinka dziennego km.	431	667	1227			
PROCENTOWY PODZIAŁ PUNKTACJI:						
1. *Raid razem:*	*64%*	*54%*	*41,5%*			
a) szybkość podróżna	43%	39%	34%			
b) regularność	21%	15%	7,5%			
2. *Próby techniczne — razem:*	*12%*	*18%*	*37%*			
a) start	—	6%	7,5%	W obu kategorjach		
b) lądowanie	—	6%	7,5%	jednakowo		
c) szybkość minimalna...	—	—	6%			
d) „ maksymalna	—	—	10%			
e) zużycie paliwa	12%	6%	6%			
3. *Przydatność praktyczna — razem:*	*24%*	*28%*	*22,5%*			
a) demontaż i montaż	3%	6%	1,4%			
b) rozruch silnika	2%	2,4%	1,1%			
c) wyposażenie, komfort i t. p. ...	19%	19.6%	20%			
ŚREDNIE WYNIKI UZYSKANE PRZEZ TRZECH ZAWODNIKÓW NAJLEPIEJ SKLASYFIK.						
Szybkość średnia raidowa	151,3	171,3	196	126	147,3	—
„ maksymalna	—	—	225.4	—	—	—
„ minimalna	—	—	62,5	—	—	—
Start na przeszkodę 8 m., m.	—	164,6	113,4	—	138,2	-
Lądowanie z 8 m., m.	—	202,9	110,8	—	172,7	—
Zużycie paliwa na 100 km. — kg.	—	10,69	8,69	—	7,6	—
Czas montażu i demontażu	2′ —	1′ 02″	1′ 30″		4′ 26″	—
Czas rozruchu silnika		18″			22″	—
Przydatność praktyczna według punktacji Challenge 1932 r.			75			

*) W r. 1932 tylko 1 samolot.

panowały silne upały. Raid żądał w tym roku 1.200 km dziennie, gdy 2 lata temu tylko 667 km. (mimo to znaleźli się tacy, którzy etap dwudzienny pokonywali w ciągu jednego dnia).



Uczestnicy

Do zawodów zgłoszono 67 samolotów. Rozpoczęło próby techniczne 41, a raid 39. Sklasyfikowanych zostało 24 zawodników.



Na poszczególne ekipy przypada:

	Zgłoszono	Rozpoczęło	Ukończyło
Niemcy	32	15	12
Francja	12	7	4
Italja	8	8	—.
Polska	6	5	4
Szwajcarja	2	2	1
Czechosłowacja	7	4	3
	67	41	24

W roku bieżącym wystąpiła stosunkowo mała ilość typów maszyn. Jedynie Francuzi mieli w swoim zespole wielką różnorodność.

Z wyjątkiem francuskiego „Caudron-Luciole", wszystkie samoloty należały do kat. I-ej.

Również ilość tvpów silników była niewielka.

Przebieg konkursu

Konkurs rozpoczął się 14 sierpnia od prób technicznych, które trwały do 20.VIII, poczem odbył się lot okrężny (21 — 27.VIII) oraz,



POZOSTALI SKLASYFIKOWANI ZAWODNICY POLSCY W CHARAKTERYSTYCZNYCH POZACH.

1. TADEUSZ KARPIŃSKI, PILOT L. L. „LOT" —9-TY W OG. KLAS.

2. KPT. JERZY BAJAN—11-TY.

3. KPT. IGNACY GIEDGOWD — 18-TY.

OGÓLNA PUNKTACJA ZAWODNIKÓW CHALLENGE 1932

Nr. kolejny w klasyfikacji	PILOT	NARODOWOŚĆ	SAMOLOT	Ilość punktów: PRÓBY TECHNICZNE: Wyposażenie	Szybkość minimal.	Szybkość maksymal.	Start i lądowanie	Zużycie paliwa	Demontaż i rozruch	Razem	RAID	OGÓŁEM
1	Żwirko	Polak	RWD-6	86	50	5	75	23	11	250	211	461
2	Poss	Niemiec	Klemm-32	72	42	7	79	30	11	241	217	458
3	Morzik	Niemiec	Heinkel-64	66	48	14	69	30	11	238	220	458
4	Stein	Niemiec	Heinkel-64	66	44	12	69	30	12	233	220	453
5	Fretz	Szwajcar	Klemm-32	72	44	4	77	27	11	235	217	452
6	Hirth	Niemiec	Klemm-32	71	44	--	77	27	11	230	220	450
7	Cuno	Niemiec	Klemm-32	71	42	5	69	30	12	229	218	447
8	Seidemann	Niemiec	Heinkel-64	66	50	13	58	29	11	227	220	447
9	Karpiński	Polak	RWD-6	86	50	5	66	25	11	243	200	443
10	Lusser	Niemiec	Klemm-32	72	40	5	66	29	12	224	213	437
11	Bajan	Polak	PZL-19	84	40	4	63	25	11	227	206	433
12	Kalla	Czech	Praga-111	80	22	5	51	28	11	197	211	428 ?
13	Pasewaldt	Niemiec	Klemm-32	71	40	5	69	27	12	224	200	426 ?
14	Osterkamp	Niemiec	Klemm-32	72	38	3	68	30	11	222	204	426
15	Junck	Niemiec	Heinkel-64	66	50	13	68	30	11	238	186	424
16	Massenbach	Niemiec	Heinkel-64	66	48	12	30	30	9	195	220	415
17	Marienfeld	Niemiec	Darmstadt-22	54	12	10	42	30	7	155	220	375
18	Giedgowd	Polak	PZL-19	84	24	5	56	25	9	203	142	345
19	Anderle	Czech	Breda S-15	53	18	—	42	20	10	143	130	273
20	Delmotte	Francuz	Caudron	44	48	—	62	26	12	192	73	265
21	Klepsz	Czech	Praga-111	80	22	—	56	27	11	196	25	221
22	Duroyon	Francuz	Potez-43	66	32	—	63	19	— 9	171	43	214
23	Arnoux	Francuz	Farman-234	46	10	—	23	25	—15	89	73	162
24	Nicolle	Francuz	Mauboussin 12	44	32	—	21	25	—11	111	40	151

na zakończenie, próba szybkości maksymalnej (28.VIII).

Wyniki ogólne podaje tabela na str. poprzedniej, zaś szczegółowe— tabela następna.

Najlepszą ocenę za wyposażenie i przydatność praktyczną otrzymały nasze RWD-6: po 86 pkt. Uzyskały one maksimum punktów możliwych praktycznie do zdobycia. Następne miejsce zajęły również polskie PZL-19 — 84 pkt, dopiero na trzeciem miejscu znalazły się Bredy.

W próbie szybkości minimalnej pierwszym był Żwirko. Uzyskał on początkowo 59 km/godz., później poprawił ten wynik na rekordowy — 57,6 km/godz., uzyskując całe 50 pkt. Za Żwirką znalazł się Karpiński z 60 km a następnie Włosi.

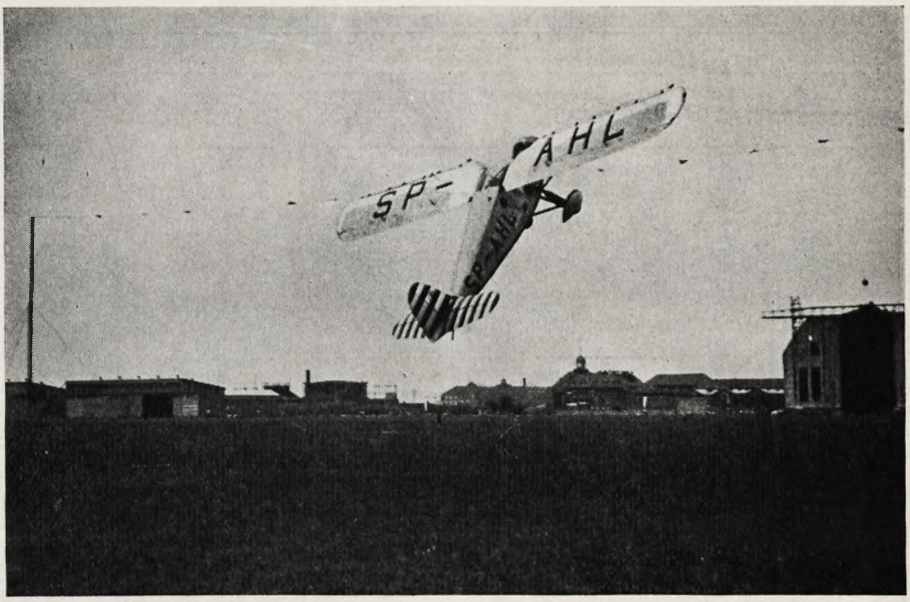
Najszybszy demontaż miały niemieckie Heinkle. Stein złożył swój samolot w 50 sek. RWD Żwirki zdemontowana była w 2 min. 27 sek. uzyskując o 1 pkt mniej. Samoloty, które nie wykonały prób demontażu w ciągu 15 min. otrzymały po 15 pkt. karnych.

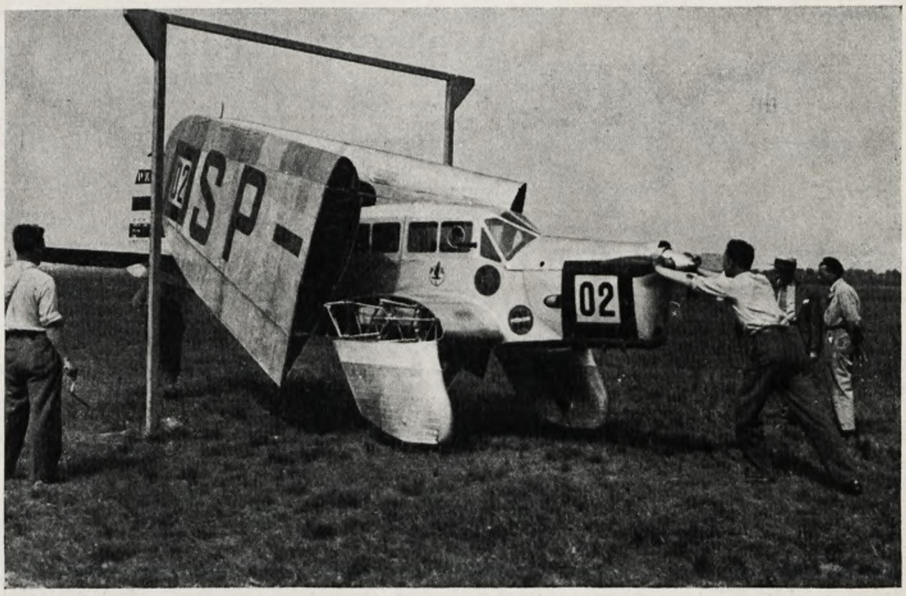
W próbie rozruchu silnika, dającej, zresztą, niewielką ilość punktów, górowały znowu samoloty niemieckie.

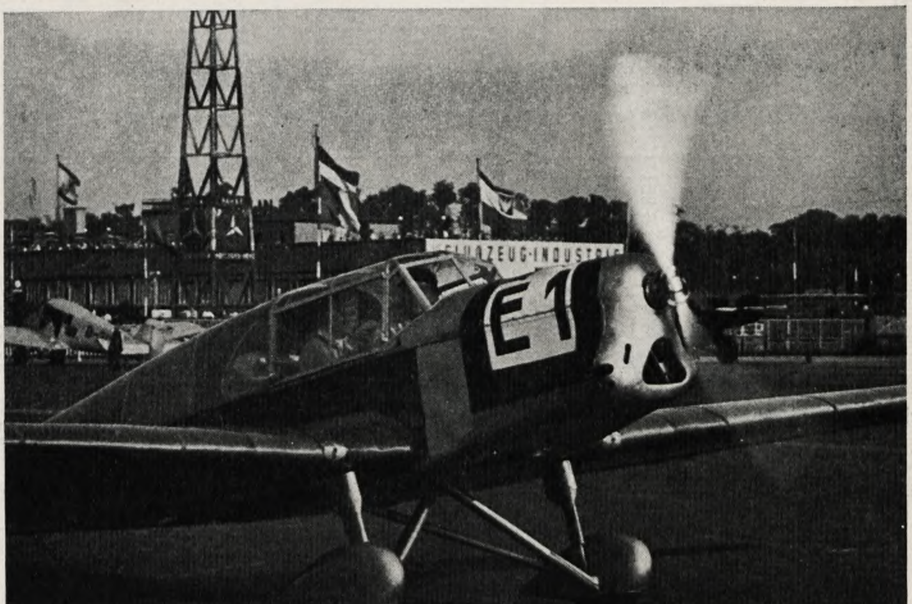
Start przyniósł najlepszą punktację Klemmom (Hirth 91,5 m) i włoskim Bredom (Lombardi 97,5). Następne miejsca zajęły RWD (Żwirko 115 m). Próba ta wykonywana była w sposób następujący: zawodnik obierał sobie dowolną odległość od bramki o wysokości 8 m. i z tego miejsca startował tak, by przejść nad bramką. Punktowany był dystans od 100 do 300 m. Próba ta, wymagająca wielkiej zręczności, mogła być powtórzona.

W próbie lądowania pierwsi byli: p. Spooner na Bredzie (92,4 m) i Poss na Klemmie (97,8 m). Żwirko osiągnął 105,8 m wskutek instynktownego dodania gazu przy siadaniu maszyny. RWD uzyskiwała w Warszawie o wiele lepsze wyniki. Karpiński zatrzymał swoją RWD na 152 m. Próba lądowania odbywała się w warunkach takich samych, co start. Trzeba było przechodzić nad 8 m. bramką i zatrzymać samolot w jaknajbliższej od niej odległości. Ktoś słusznie wyraził się, że była to raczej próba wytrzymałości podwozi. Rzeczywiście ucierpiały one w tej próbie.

Zużycie paliwa dało przewagę Niemcom na samolotach z Argu-







RWD-6, PZL-19 I KLEMM Z SILNIKIEM HIRTH 160 MK.

WYNIKI POSZCZEGÓLNYCH PRÓB

Nr. bieżący	Znak konkursowy	NAZWISKO PILOTA	Kategorja samolotu	TYP PŁATOWCA	NAZWA i MOC SILNIKA w MK	Przydatność praktyczna	Szybkość minimalna		Demontaż i montaż		Rozruch silnika	Start		Lądowanie		Zużycie paliwa			Szybkość maksymalna	
							km/godz	pkty	czas	pkty		metrów	pkty	metrów	pkty	Ilość kg na 100 km	średnia szybkość	pkty	km/godz	pkty
		NIEMCY																		
1	A-6	Massenbach	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	63,6	48	1 m. 30	6	3	—	0	148,7	30	7,44	160,6	30	235,2	12
2	A-8	Stein	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	65,7	44	50	7	5	118	36	130,5	33	7,53	158	30	236,8	12
3	A-9	Seidemann	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	62,4	50	56	7	4	146	30	155,8	28	8,32	149,3	29	239,0	13
4	B-1	Cramon	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	65,7	44	1 m. 30	6	4	140	32	142,1	31	8,35	160,6	29	—	—
5	B-6	Lusser	I	Klemm K. L. 32	Argus 150	72	67,2	40	54	7	5	107	38	155	28	8,16	142,7	29	214,3	5
6	B-7	Osterkamp	I	Klemm K. L. 32	Argus 150	72	68,5	38	1 m. 09	6	5	106	38	148,7	30	7,88	144,9	30	210,4	3
7	B-8	Marienfeld	I	Darmstadt D. 22	Argus 150	54	81,8	12	4 m. 01	2	5	128,8	34	259,6	8	7,92	153	30	230,7	10
8	B-9	Poss	I	Klemm K. L. 32	Argus 150	72	66,3	42	58	7	4	100,3	39	97,8	40	7,48	130	30	220,7	7
9	C-2	Cuno	I	Klemm K. L. 32	Siemens 135	71	67	42	1 m. 30	6	6	107	38	145	31	6,75	134,7	30	215,1	5
10	C-4	Pasewaldt	I	Klemm K. L. 32	Siemens 135	71	67,2	40	2 m. 21	6	6	108,2	38	142,6	31	9,45	142,5	27	213,7	5
11	C-6	Morzik	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	63,5	48	1 m. 05	6	5	124,8	35	129	34	7,53	151,8	30	241,3	14
12	C-7	Papana	I	Monocoupe 110	Warner 110	58	80,8	14	—	—15	6	135,3	32	160	28	9,42	162	27	—	—
13	C-8	Raab	I	Raab-Katz. 25/32	Argus 127,5	45	—	0	—	—15	5	—	0	—	0	12.25	151,8	21	—	—
14	E-1	Hirth	I	Klemm K. L. 32	Hirth 160	71	65,1	44	54	7	4	91.5	40	110,9	37	9,13	162	27	136,6	0
15	E-2	Junck	I	Heinkel H. E. 64	Argus 150	66	62,1	50	1 m. 09	6	5	139,5	32	119,9	36	7,46	156,8	30	239,3	13
		FRANCJA																		
16	K-1	Massot	I	Guerchais T-9	Renault 100	69	79,2	16	13m 43	0	6	190,2	21	224	15	12,8	162	20	—	—
17	K-2	Détré	I	Potez 43	Potez 100	66	69	38	—	—15	6	166,5	26	102,8	39	13,90	141,5	18	—	—
18	K-3	Duroyon	I	Potez 43	Potez 100	66	71,1	32	—	—15	6	156,5	28	124,1	35	13,4	138,5	19	—	—
19	K-4	Delmotte	I	Caudron-Luciole	Salmson 135	44	63,8	48	1 m 14	6	6	126,5	34	158,5	28	9,98	118	26	—	—
20	K-5	Arnoux	I	Farman 234	Salmson 95	46	82,2	10	—	—15	0	233,2	13	249,8	10	10,23	148,1	25	—	—
21	K-6	Nicolle	II	Mauboussin M-12	Salmson 60	44	71,1	32	—	—15	4	282	3	207,3	18	6,75	109,2	25	—	—
22	K-7	Lebeau	I	Farman 350	Gipsy 120	46	—	0	—	—15	5	—	0	237,2	12	7,41	156,8	30	—	—
		ITALJA																		
23	M-1	Colombo	I	Breda 33	Colombo 130	83	61,4	50	2 m. 14	6	5	100	40	107,3	38	10,5	151,8	25	—	—
24	M-2	Suster	I	Breda 33	Colombo 130	83	63,2	48	3 m. 09	5	5	105,6	38	135,5	32	10,8	150,5	24	—	—
25	M-3	De Angeli	I	Breda 33	Colombo 130	83	64,8	46	2 m. 31	6	5	115	37	202.5	19	10,6	150,5	24	—	—
26	M-4	Donati	I	Breda 33	Colombo 130	83	63,5	48	2 m. 46	6	3	110	38	112	37	9,51	134,8	26	—	—
27	M-5	Stoppani	I	Breda 33	Colombo 130	83	63,7	48	2 m. 42	6	5	114	37	125,7	34	10,03	144,9	25	—	—
28	M-6	Lombardi	I	Breda 33	Colombo 130	83	61,2	50	3 m. 07	5	5	97,5	40	127,4	34	10,05	150,5	25	—	—
29	M-7	Miss Spooner	I	Breda 33	Gipsy 120	83	61,5	50	3 m. 56	5	3	121	35	92,4	40	10,15	149,2	25	—	—
30	M-8	Viazzo	I	Breda 33	Colombo 130	83	76,6	22	3 m. 12	5	4	110	38	101,9	39	10,40	154,1	25	—	—
		POLSKA																		
31	O-1	Orliński	I	PZL 19	Gipsy 120	84	72,6	30	2 m. 52	6	4	—	0	189,9	22	10,08	158	25	—	—
32	O-2	Giedgowd	I	PZL 19	Gipsy 120	84	75,8	24	2 m. 05	6	3	129	34	186	22	10,1	158	25	215,8	5
33	O-3	Bajan	I	PZL 19	Gipsy 120	84	67,7	40	2 m. 27	6	5	130	34	152,3	29	10,45	159,3	25	212,9	4
34	O-4	Karpiński	I	RWD 6	Genet 140	86	60	50	2 m. 13	6	5	111.5	37	152,4	29	10,35	159,3	25	216,2	5
35	O-6	Żwirko	I	RWD 6	Genet 140	86	57,6	50	2 m. 27	6	5	115	37	105,8	38	11,08	167,8	23	214,1	5
		SZWAJCARJA																		
36	S-1	Straumann	I	Comte 12	Gipsy 120	60	91,9	0	—	—15	5	165,2	26	184	23	8,98	147	28	—	—
37	S-2	Fretz	I	Klemm K. L. 32	Gipsy 120	72	65,6	44	1 m.22	6	5	102,6	39	107,4	38	9,16	163,4	27	211,2	4
		CZECHOSŁOWACJA																		
38	T-1	Anderle	I	Breda 15 S.	Walter 120	53	77,1	18	3 m 36	5	5	148	30	239	12	12,73	162,2	20	177,8	0
39	T-2	Kalla	I	Praga B. H. 111	Gipsy 120	80	76,5	22	1 m. 53	6	5	161	27	176,7	24	8.95	136,5	28	214,3	5
40	T-3	Maresz	I	Praga B. H. 111	Gipsy 120	80	75,6	24	2 m. 43	6	5	150	30	251,3	9	8,41	136,5	29	—	—
41	T-4	Klepsz	I	Praga B. H. 111	Gipsy 120	80	76,3	22	1 m. 53	6	5	157	28	159,6	28	9,04	138,5	27	—	—

sami, które wykazały fenomenalnie małe zużycie — ca 7,5 kg na 100 km przy szybkości 160 km/godz.

Po zakończeniu prób technicznych, maksymalną ilość punktów miał Colombo (247), za nim szedł Żwirko (245), czterech innych Włochów oraz Karpiński. Kpt. Bajan zdobył 223 pkt. starając się wydobyć maksimum wydajności swojej PZL-i. Giedgowd przystąpił do raidu z 198 pkt. a Orliński, któremu nie powiodła się zupełnie próba startu — z 171 pkt.

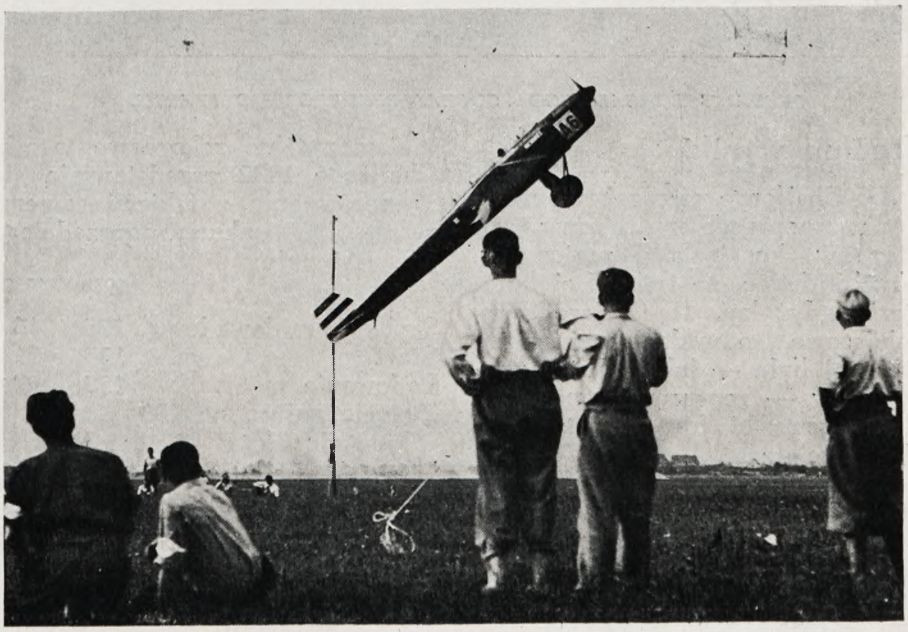
Niemcy, gorsi po próbach technicznych od czołowych Włochów i Polaków, chcieli nadrobić punktację szybkością w raidzie. Pozatem chodziło im o zwrócenie na siebie uwagi przez ostre tempo lotu. Udało im się to całkowicie. Seidemann uzyskał rekordową średnią raidową — 213 km/godz., odbywając dwudzienne etapy w 1 dzień. Ponad 200 km/godz. uzyskali także inni Niemcy, lecący na Heinklach (Morzik, Stein, Massenbach) oraz Hirth na Klemmie z „Hirthem" i Marienfeld na D. 22. Do raidu nie wystartowali: p. Spooner wskutek niewyjaśnionego dotąd zanieczyszczenia zbiornika oraz Massot, zdyskwalifikowany później na 3 lata przez Aeroklub Francji za wprowadzenie w błąd Komisji.

Po zakończeniu lotu okrężnego, w którym odpadli wszyscy Włosi oraz 8 innych zawodników (Cramon, Papana, Raab, Détré, Lebeau, Orliński, Straumann, Maresz) czołowi Niemcy — Poss i Hirth — zbliżyli się do Żwirki. O ostatecznem zwycięstwie miała zadecydować próba szybkości maksymalnej. Walka była ostra. Obie strony postawiły wszystko na kartę. Wynik był taki, że Niemcy znowu poprawili swoją punktację, przybliżyli się do Żwirki, ale go nie prześcignęli. Polak został pierwszy.

Najlepszą szybkość maksymalną osiągnął Morzik — 241,3 km/godz., dzięki czemu z 14-go miejsca po próbach technicznych—skoczył na 3-cie. Należy dodać, że rekord szybkości I kat. samol. turyst. wynosi 223,5 km/godz.

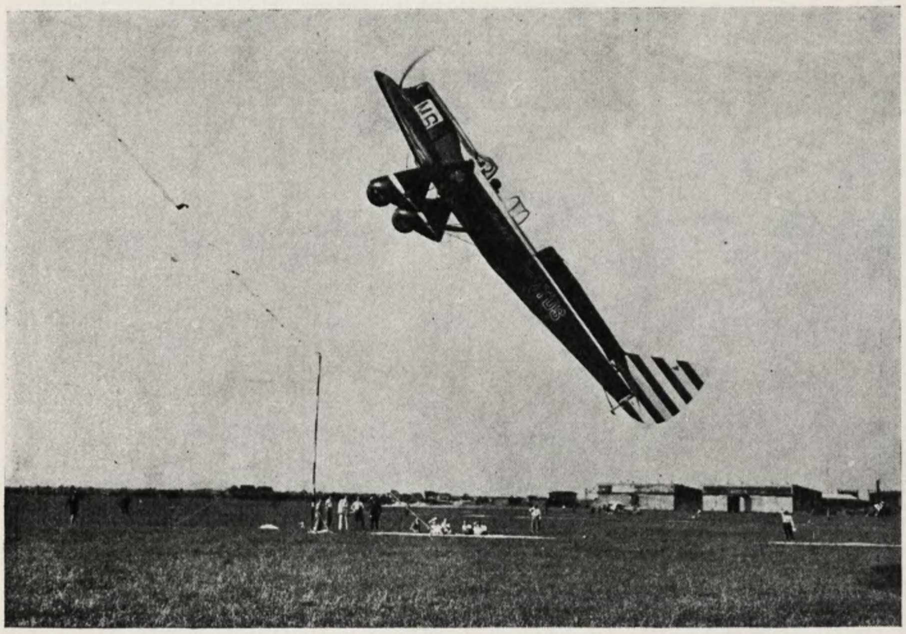
W ostatecznej klasyfikacji Polska zajęła miejsca: 1-e, 9-e, 11-e i 18-e. Karpiński był początkowo, wskutek pomyłki w obliczeniu czasu raidu, sklasyfikowany jako 10-y. Sprostowanie nastąpiło po 2 tygodniach.







KLEMM Z GIPSY (SZWAJCARA FRETZA) ORAZ 2 HEINKEL'E.



BREDA 33 LOMBARDIEGO PODCZAS REKORDOWEGO STARTU.

Ogólne wyniki

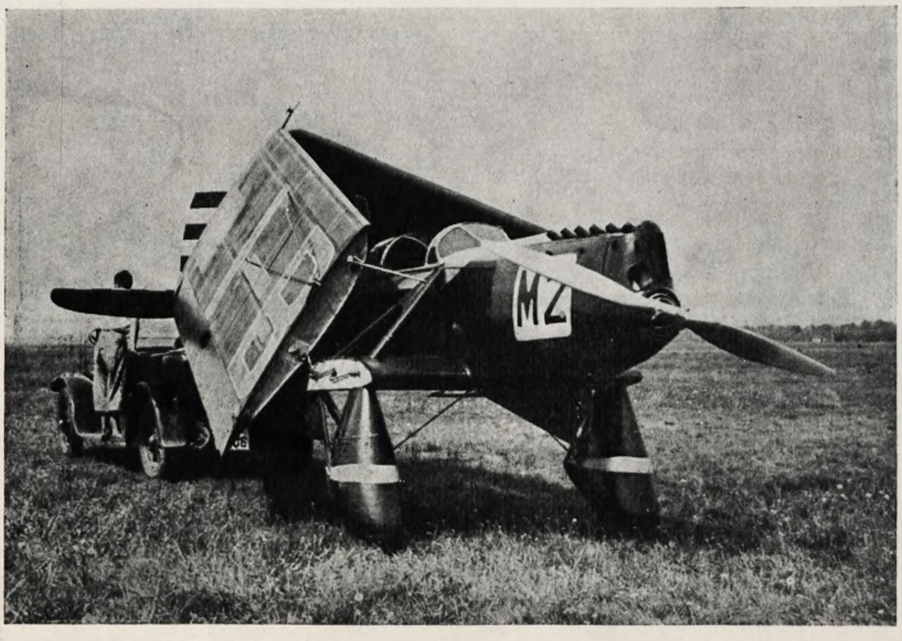
III Challenge wykazał w porównaniu z poprzedniemi olbrzymi postęp w konstrukcji płatowców. Trzeba dodać, że tylko I-ej kategorji, gdyż kat. II (lżejsze dwumiejscowe, o wadze nominalnej 280 kg) była — jak to już zaznaczyliśmy — reprezentowana zaledwie przez 1 francuskiego Caudron-Luciole.

Konstatujemy zmierzch samolotów lżejszych, prawdziwie turystycznych. W roku 1929 na 55 uczestniczących samolotów było kat. II 15, a w r. 1930 stosunek był jeszcze lepszy, bo na 60 — 20.

Poszczególne rekordowe wyniki Chellenge 1932 przedstawiają się w porównaniu z takiemi samemi rezultatami konkursu poprzedniego jak następuje:

	1930	1932
Szybkość raidowa km/g.	175	213
Start m.	125	91,5
Lądowanie m.	127	92,4
Zużycie paliwa na 100 km/godz., kg	8	6,75

O tem, że nie są to wyczyny odosobnione, przekonywa nas zestawienie średnich wyczynów trzech zawodników sklasyfikowanych najlepiej w poszczególnych Challenges (tabela na str. 184).



BREDA ZE SKRZYDŁAMI ZŁOŻONEMI.

Charakterystycznem dla roku bieżącego jest obok wzrostu szybkości (raidowej i maksymalnej) zmniejszenie bardzo wydatne szybkości minimalnej oraz długości startu i lądowania, do czego przyczyniło się prawie powszechne stosowanie szczelin i klap. Jedno z pism nadmienia żartobliwie: „Metoda osiągnięcia bardzo krótkiego lądowania jest już dziś bardzo prosta, jeżeli rozporządza się odpowiednim samolotem. Na osiem metrów nad ziemią ściąga się drążek sterowy na siebie i... czeka się. Samolot zadziera łeb pod kątem 45°, przepada, podpiera się ostrogą o ziemię, uderza kołami, podskakuje, opada znowu i po dobiegu kilkunastocentimetrowym stoi już nieruchomo. Potrzebne są do tego tylko dwa warunki: sloty i mocne podwozie".

Następnie widzimy powszechne zastosowanie statecznika przestawialnego w locie.

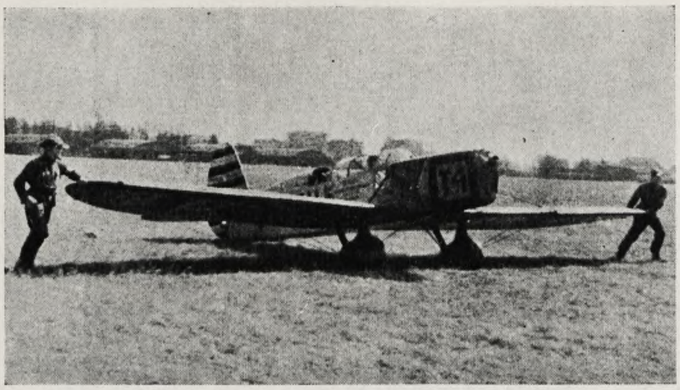
Typowy samolot turystyczny z Challenge 1932—to dolnopłat wolnonośny, limuzyna ze składanemi skrzydłami, z silnikiem rzędowym odwróconym i chłodzonym powietrzem. Znacznie mniej samolotów było z silnikami gwiaździstemi. Taki silnik, wbudowany na naszą RWD, pozwolił na umieszczenie miejsc obok siebie i dał o wiele większą wygodę w kabinie.

Jeżelibyśmy chcieli dalej badać wyniki konkursu statystycznie, to łatwo byłoby nam znaleźć średnie dane przeciętnego płatowca reprezentowanego w Challenge'u. Otrzymalibyśmy wtedy następujące cechy charakterystyczne: Samolot wagi 480 kg, z silnikiem 140 MK, dwumiejscowy, limuzyna ze skrzydłami składanemi, wygodny, demontujący się w ciągu 2 min. przez 1—2 ludzi, zużywający 10 kg. benzyny na 100 km/godz. (przy szybkości 140 km/godz.), posiadający szybkość maksymalną 214 km/godz., raidową 180, minimalną 70, start 130, lądowanie 140 m.

A teraz kto porówna te dane z wynikami, osiągniętemi przez Żwirkę na RWD-6, będzie miał najbardziej przekonywujący dowód wyższości zwycięskiej RWD-y.

Wynik dla Polski

Przystępując do konkursu byliśmy niepewni naszych szans. Spodziewaliśmy się wejść do pierwszej dziesiątki na końcowe miejsca





DARMSTADT D-22 GRUPY LOTN. STUD. POLIT. W DARMSTADT'CIE.



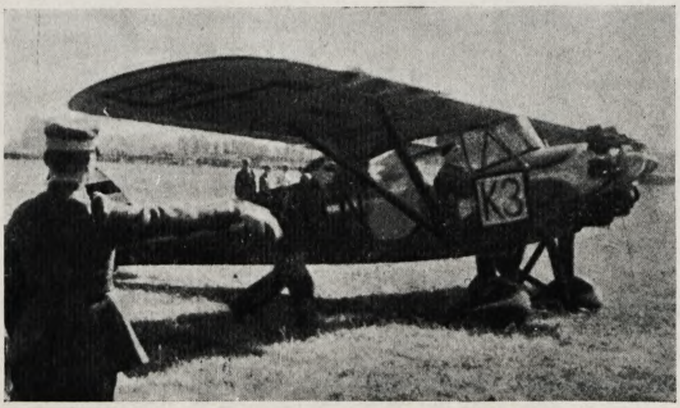
CZESKA PRAGA B. H. 111 Z SILNIKIEM GIPSY III.



MONOCOUP 110 PRODUKCJI AMERYKAŃSKIEJ.



SZWAJCARSKI COMTE AC-12, KTÓRY ULEGŁ WYPADKOWI.



FRANCUSKI POTEZ-43 Z SILNIKIEM POTEZ 100 MK



FARMAN 234 Z SILNIKIEM SALMSON 95 MK.



W PRZELOCIE PRZEZ WARSZAWĘ

FRITZ MORZIK — III MIEJSCE.



Konkurenci Żwirki

REINHOLD POSS — II MIEJSCE.



NA POPRZEDNIEJ STRONIE: 1—2. HEINKEL I RWD. 3. ŻWIRKO WITA SIĘ Z ŻONĄ I SYNKIEM. 4. KARPIŃSKI W ROZMOWIE Z INŻ. ROGALSKIM. 5. PRZYLOT ŻWIRKI. 6. COLOMBO Z MECHANIKIEM. 7—8. PUBLICZNOŚĆ I PRASA ŚLEDZĄCA PILNIE PRZELOT. 9. HEINKLE PRZED STARTEM. 10. ORLIŃSKI.



SYMPATYCZNY MORZIK SKŁADA POR. ŻWIRCE GRATULACJE. PO DRUGIEJ STRONIE STOI POSS. ZA MORZIKIEM — PŁK. FILIPOWICZ.

PRASA O ZWYCIĘSTWIE

TYTUŁY ARTYKUŁÓW GAZETOWYCH

Wspaniały tryumf polskiego lotnictwa sportowego

Żwirko zwycięzcą europejskiej olimpjady lotniczej

Porucznik Żwirko zwycięzcą w locie nad Europą.

„Jeszcze Polska nie zginęła" rozbrzmiało na lotnisku berlińskiem. Owacyjne przyjęcie polskiego lotnika przez publiczność niemie...

(Telefonem od naszego korespondenta)

Radosne

Sukcesy młodego pokolenia polskiego

Hymn polski w Berlinie

Zagranica podziwia polskie samoloty

Tryumfalny powrót zwycięzcy

Owacja 50.000 ludzi na cześć por. Żwirki w stolicy



„ILUSTROWANY KURYER CODZIENNY" Nr. 241. Środa, 31 sierpnia 1932 r.

Nie tylko por. Żwirko — lecz także ekipa polska odniosła zwycięstwo.

(Telefonem od naszego korespondenta).

Wieloletnia praca konstruktorów i pilotów dała nam zwycięstwo.

Co mówi o przygotowaniach do rajdu mjr. Kwieciński

(Telefonem od naszego korespondenta).

Berlin, 29 sierpnia. (A) Wkrótce po ogłoszeniu wyniku tegorocznych zawodów samolotów turystycznych Challenge 1932 — trzeba zdać sobie sprawę, iż mimo wszystko przystąpiliśmy do zawodów jako konkurent, z którym nie liczono się

Niech żyje porucznik Żwirko!

Cała Warszawa zamieniła się w uśmiech

Żwirko
Żwirko
Żwirko
Żwirk-

zwycięski RWD

Porucznik Żwirko porwany przez tłumy

Dreszcz entuzjazmu wstrząsnął Warszawą

Już wpłynęło około 30000 zł.

Dar Warszawy dla por. Żwirki

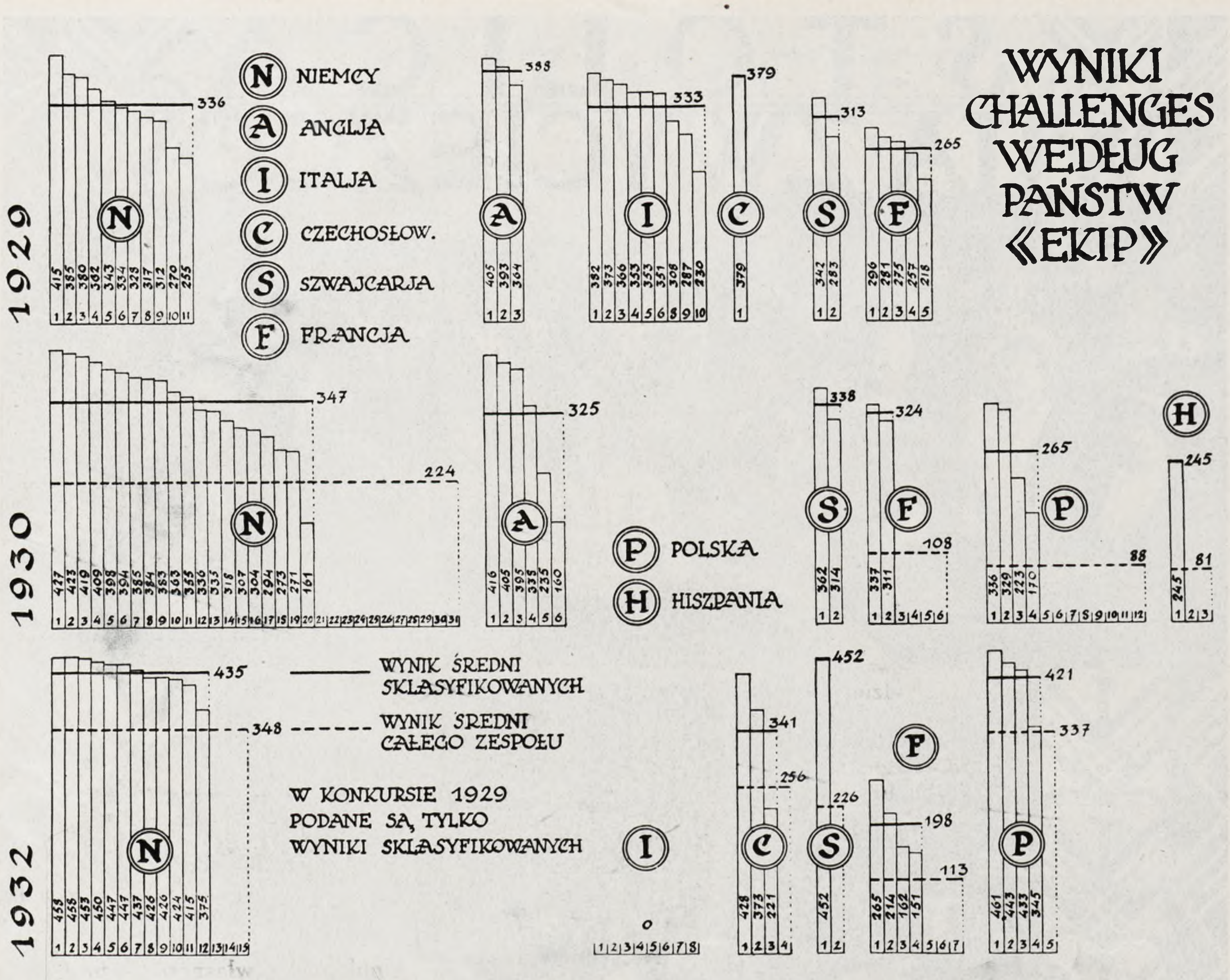
Na apel „Wieczoru Warszawskiego" posypały się składki na samolot dla zwycięzcy

STOLICA WITA ZWYCIĘZCÓW









We wszystkich Challenges przyjęto maksymalną punktację ca 500 pkt.

ZESTAWIENIE CECH CHARAKTERYSTYCZNYCH WAŻNIEJSZYCH SAMOLOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W CHALLENGE 1932

TYP PŁATOWCA	NAZWA i MOC SILNIKA	Ilość uczestników w Challenge	Średnia punktacja	Cechy charakterystyczne: Rozpiętość (m)	Powierzchnia nośna (m)	Ciężar własny (kg²)	Ciężar całkowity (kg)	Obciążenie powierzchni (kg/m²)	Obciążenie mocy (kg/MK)	Średnie wyczyny w Challenge'u: Szybkość największa (km/g)	Szybkość najmniejsza (km/g)	Start (m)	Lądowanie (m)	Rodzaj konstrukcji [1]	Sloty — Klapy [2]
RWD-6	Genet 140	2	448	11,6	16	474	750	46,9	4,94	215	59	113	129	Gz	SK
Klemm-32	Argus 150	3	442	12	17	475	780	45,8	5,03	215	67	104	134	Dw	K
	Siemens 135	2				475	780	45,8	5,20	214	67	108	144		
	Hirth 160	1				479	780	45,8	4,88	—	65	91	111		
Heinkel-64	Argus 150	5	439	9,8	14,4	470	750	52	4,84	238	64	136	117	Dw	SK
PZL-19	Gipsy 120	2	389	10,4	16	478	792	49,5	6,40	214	72	130	169	Dw	S
Praga-111	Gipsy 120	2	324	10,5	15,1	476	776	51	4,94	214	76	159	168	Dw	S

[1] Dw — dolnopłatowiec wolnonośny, Dz — dolnopłatowiec z zastrzałem, Gz — górnopłat z zastrzałem.
[2] S — sloty, K — klapy.

wobec znanej podówczas przewagi Niemców i Włochów. Rzeczywiście konkurencja przed zawodami wydawała się bardzo groźna.

Dotąd jeszcze nie posiadamy sprawdzonych wyników, jakie dały niemieckie Messerschmitty. Z tego jednak, co podawała prasa, mogliśmy się obawiać, że jesteśmy wogóle bez szans do pierwszych miejsc. Jak podaje ostatnio „Les Ailes", Messerschmitt'y 29, utrzymujące się w II kat. samolotów turystycznych (336 kg.), posiadały silnik o mocy 150 MK i miały dać 255 km/godz. maksymalnej szybkości przy 55 km/godz. minimalnej (a więc stosunek 4,6, gdy w Challenge'u osiągnięto 3,7). Jeden z tych samolotów wykonał przed wypadkiem przeszło 100 godz. lotu; inny — podobno — 20 godz. na pełnym gazie. Przy tych fantastycznych wprost wynikach (pamiętajmy, że to II kat.), które później okazały się bezwartościowemi, trudno było spodziewać się większych sukcesów.

Groźnym konkurentem były także Bredy, mające za sobą świetne wyniki w Giro Aereo d'Italia 1931, którego regulamin upodobniony był do challenge'owego. Samoloty te zdobyły podczas prób technicznych nieznaczną przewagę nad RWD-6, ale następnie odpadły podczas raidu wskutek dwóch wypadków oderwania skrzydeł.

Należy podkreślić, że Włosi starali się za wszelką cenę zająć pierwsze miejsca, zaś Niemcy — ponieważ chodziło o zatrzymanie puharu na własność — bronili się zaciekle. Walka była jeszcze ostrzejsza przy końcu zawodów, kiedy okazało się, że zdecydowanymi rywalami Niemców są Polacy. Szalę zwycięstwa przechyliło ostatecznie męstwo i dobra taktyka załogi RWD.



PŁK. KALLA, NAJLEPIEJ SKLASYFIKOWANY ZAWODNIK CZECHOSŁOWACJI.



NIEMIEC WOLF HIRTH — 6-Y.



SZWAJCAR ROBERT FRETZ — SKLASYFIKOWANY JAKO 5-Y.

STATYSTYKA ZAWODNIKÓW

	1929			1930			1932		
	I kat.	II kat.	Razem	I kat.	II kat.	Razem	I kat.	II kat.	Razem
Zgłoszono samolotów	61	21	82			98	54	13	67
Rozpoczęło zawody	40	15	55	40	20	60	40	1	41
Odpadło podczas prób i raidu . . .			24			25			17
Ukończyło zawody .	22	9	31	21	14	35	23	1	24
Procent kończących zawody			56,3%			58,3%			58,5%
Ilość ofiar (wyp. śmiert.) . .			1			3			1

Polska zdobyła pierwsze miejsce nietylko w rozgrywce indywidualnej, lecz także w walce ekip. Średnia ilość punktów na zawodnika *zgłoszonego* wypadła dla nas najlepiej, dzięki czemu Polsce przypadła nagroda p. Ministra Komunikacji R. P.

Średnia punktacja zawodników, którzy rozpoczęli konkurs oraz średnia sklasyfikowanych dała, niewielką zresztą, przewagę Niemcom. I pod tym względem bylibyśmy również pierwsi, gdyby nie wycofanie się z konkursu Orlińskiego. Pierwszorzędnemu temu pilotowi nie szczęściło się ostatnio. Już po meetingu w Zurichu był zarówno fizycznie, jak i psychicznie niedysponowany. Upały podczas prób technicznych najwidoczniej zmniejszyły jego sprawność i wpłynęły na przykrą dla polskich barw, nie mniej jednak usprawiedliwioną decyzję rezygnacji z dalszego lotu, po przebyciu połowy drogi raidu z dobrą punktacją oraz wykonaniu prób technicznych.

Zwycięstwo ekipy polskiej dzieli ze Żwirką i RWD reszta polskich zawodników oraz drugi typ płatowca — PZL-19. Samolot ten sklasyfikował się zaraz po RWD, Klemmach i Heinklach, a przed maszynami czeskiemi, pozostałemi niemieckiemi oraz francuskiemi.

PZL-e zdobyły drugie miejsce pod względem wyposażenia, ustępując tylko RWD. W szybkości maksymalnej, w zużyciu paliwa, demontażu i rozruchu — uzyskały wyniki podobne do RWD. Są to pod każdym względem dobre maszyny, przynoszące zaszczyt konstruktorom (p.p. Dąbrowski i Misztal) oraz wytwórni.

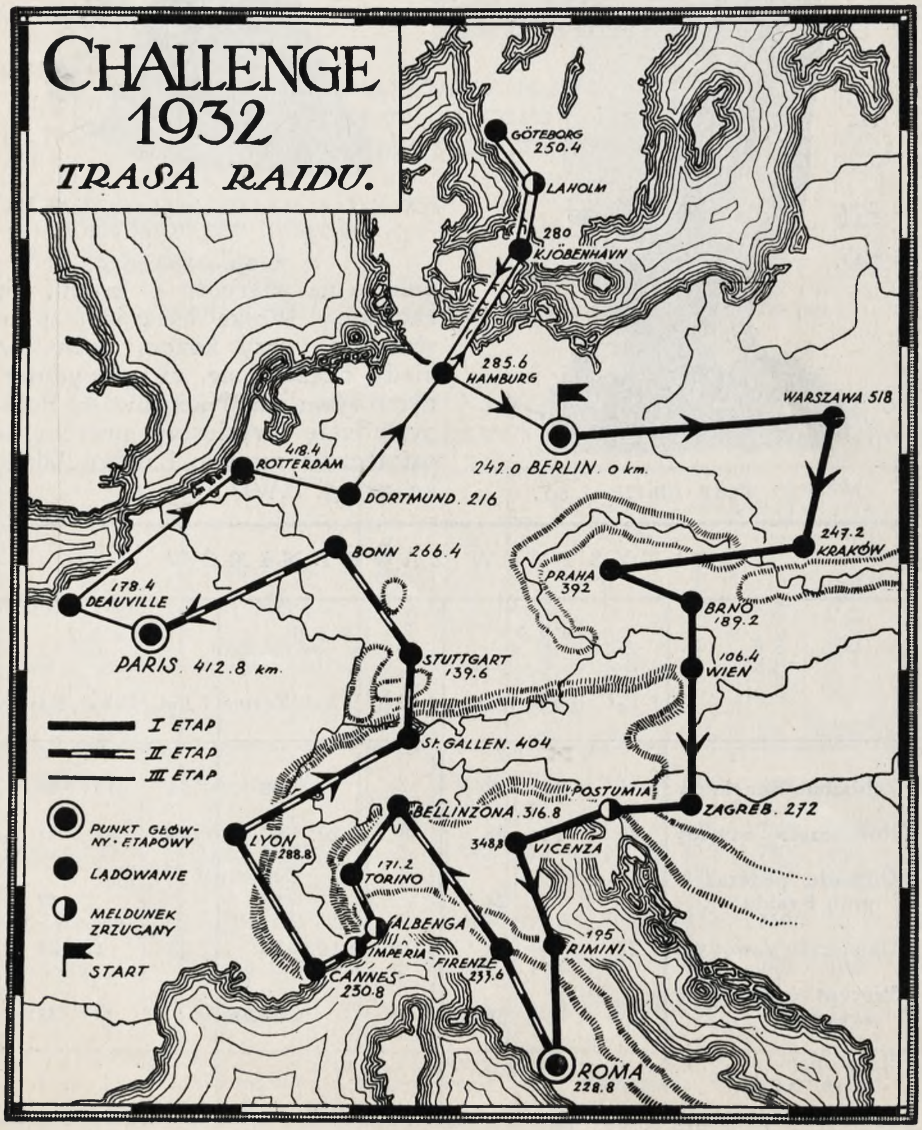
Sukces barw polskich w tegorocznym Challenge'u jest kompletny i bezsporny. Bo nietylko regulamin konkursu uznał Żwirkę za zwycięzcę, lecz i cała opinja fachowa orzekła, że RWD-6 jest najlapszym samolotem turystycznym.



COLOMBO, CZOŁOWY ZAWODNIK ITALSKI.

Nakoniec trzeba dodać, że — jeżeli chodzi o pilotów — poziom ich był o wiele mniej różny, niż maszyn, na których lecieli. Wszyscy niemal wykazali duże zacięcie sportowe. Szczególnie Włosi i Niemcy.

Stosunki między zawodnikami były bardzo koleżeńskie, zachowanie się konkurentów — rycerskie, a sama organizacja i kontrola — sprawna i bezstronna.



NAGRODA PANA MINISTRA KOMUNIKACJI R. P. DLA NAJLEPIEJ SKLASYFIKOWANEGO ZESPOŁU, ZDOBYTA PRZEZ EKIPĘ POLSKĄ.



Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura

NA niebie naszej szarej rzeczywistości, w spokojny dzień sierpniowy, zabłysł nagle przepięknej jasności i kryształowej czystości meteor: zwycięstwo por. Żwirki i inż. Wigury w Międzynarodowym Locie Europejskim, zwanym „Olimpjadą Lotniczą".

Zwycięstwo to nie było dziełem przypadku, było ono — jak rzadko które — zasłużoną nagrodą za długoletnią, wytężoną, żmudną, pełną poświęceń pracę. Było ono zwycięstwem podwójnem, zwycięstwem polskiej myśli konstrukcyjnej i zwycięstwem osobistem świetnej załogi: pilota por. Żwirki i inż. Wigury.



Ś. P. INŻ. STANISŁAW WIGURA



Ś. P. POR. PIL. FRANCISZEK ŻWIRKO

Odczuło wagę tego zwycięstwa całe społeczeństwo polskie. Duma i radość napełniła serca całego narodu polskiego. Zwycięzcy stali się ulubieńcami wszystkich, noszeni dosłownie na rękach, najpopularniejsi, najukochańsi.

A oni, ludzie o przedziwnie kryształowych duszach, przyjmowali te hołdy z ogromną skromnością, prawie z zawstydzeniem. Przyjmowali je nie jako zasłużoną nagrodę, lecz czuli się w roli dłużników, którzy hołdy te społeczeństwu polskiemu mieli spłacić w przyszłości, dalszą pracą i dalszemi zwycięstwami.

Aż nagle, w niespełna dwa tygodnie po swojem świetnem zwycięstwie, legli pod gruzami swego zwycięskiego samolotu.

W walce z szalejącym żywiołem, któremu tak dumnie, zawsze dotąd zwycięsko, stawiali czoło, ulegli — ulec musieli.

Przerwany zbyt wcześnie został dumny lot ku słońcu dwóch młodych, a tak pięknych Orłów.

Wielka radość zwycięstwa zamieniła się w jeden wielki ból żałoby.

Kim byli Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura? Od zarania polskiej myśli lotniczej ci dwaj ludzie jednej idei całkowicie poświęcili swoje życie, idei Polski Skrzydlatej.

W wyścigu pracy, na odcinku lotniczym, od samego początku stali w awangardzie, niestrudzeni, niezłomni.

Głosili chwałę lotnictwa polskiego nie słowami, a czynami swoimi, którymi potrafili nietylko w kraju, ale i u innych narodów zdobyć uznanie i szacunek dla lotnictwa polskiego.

Pracując bez przerwy, zawsze tylko myśląc o sprawie, której służyli, nigdy o sobie, posuwali się oni krok za krokiem ku wyżynom. Sześciokrotnie — zawsze razem — biorąc udział w krajowych lub za-

granicznych konkursach zdobywali pierwsze nagrody, budząc zachwyt i szacunek swoją pracą i swoją skromnością.

Gdy po raz siódmy w konkursie największym, jaki znamy na kontynencie europejskim, zdobywając pierwsze miejsce, wznieśli się do niebywałych wyżyn powodzenia i zaszczytów — nikt nie przypuszczał, że ma to już być ostatni ich sukces. A wspaniały ten sukces nietylko wykazał ich świetne walory pilota i inżyniera, lecz odkrył nam jeszcze raz ich przepiękne, rycerskie dusze.

Gdy w Berlinie wobec kilkudziesięciu tysięcy widzów ogłoszono ich świetne zwycięstwo, zachowali taki przedziwny spokój, umiar i skromność, wykazując tak ogromne zalety ducha, że nas obecnych — świadków ich zasłużonego tryumfu — tem właśnie najbardziej wzruszyli.

I potem, gdy wrócili do swego hotelu, gdy mogliśmy z nimi w małem kole przyjaciół i kolegów spędzić tę najpiękniejszą, niezapomnianą godzinę, ludzie Ci ani słowem nie wspomnieli o sobie, myśl Ich niestrudzona biegła już naprzód, mówili o przyszłym konkursie; o tem, jakie nauki i wnioski nasuwają się z tych zawodów, co trzeba zrobić, co poprawić, by tem pewniej w przyszłości bronić honoru naszych barw.

Widzieliśmy potem serdeczne przyjęcie, jakie zgotował im Poznań, entuzjazm tłumów w Warszawie i w Wilnie — a wśród tych wszystkich wybuchów radości oni, szczęśliwi i radośni, pozostawali skupieni i spokojni.

Może ich nawet męczyły zbyt liczne dowody sympatji, zbyt liczne przyjęcia i owacje. Zrozumieli jednak, że w chwili tej niema czasu na odpoczynek; zrozumieli, że muszą zawsze wiernie służąc tej samej sprawie, budzić entuzjazm wśród najszerszych mas dla idei Polski Skrzydlatej. Zrozumieli, że stali się symbolem wiary w czyn.

Myśl spoczęcia na laurach była im obca, chętnie więc przyjęli zaproszenie bratniego narodu czeskiego, by przybyć do Pragi na odbywający się tam dzień lotniczy.

W drodze tej śmierć okrutna i nieubłagana wyrwała ich nam na zawsze.

Takie było ich życie; zbyt krótkie, a przecież tak piękne.

Odchodząc, zostawili nam swój testament. Nie zwykły, pisany i podpisami świadków potwierdzony, ale testament ich pracowitego życia, ich świetnego tryumfu, ich ofiarnej śmierci.

Testament ten głosi:

Chcemy, by skrzydła polskie rosły i potężniały

Chcemy, by Orły polskie, zataczając coraz śmielsze kręgi, wzbiły się wysoko, lotem dumnym, lotem ku niebotycznym wyżynom, lotem podniebnym.

Chcemy, by nie oszczędzano żadnych trudów i żadnych ofiar, by cel ten szlachetny został osiągnięty bez reszty.

Chcemy, by osiągnięte przez nas rezultaty nie poszły na marne; by znaleźli się inni, którzy dzieło, któremu my służyliśmy, przejmą i poprowadzą dalej.

Chcemy poprostu, by cel, który nam przyświecał był nadal celem dla innych.

Oto testament tych dwóch bohaterskich lotników. Testament wielki.

Spuścizny po nich nie może objąć jednostka. Na nas wszystkich, na całe społeczeństwo nasze spada dziś wielki obowiązek kontynuowania dzieła Ich życia.

Nie wolno nam bowiem w chwili, gdy tak przeogromny ból przepełnia nasze serca, oddawać się głuchej rozpaczy, beznadziejnemu smutkowi. Musimy, by stać się godnymi tych wielkich bohaterów, z zaparciem się siebie, skupić nasze wysiłki, by wyrwę, którą w naszych szeregach zadała bezlitosna śmierć, wyrwę tak ogromną — wypełnić.

Tak tylko będziemy mogli znaleźć ukojenie dla naszego ogromnego bólu.

Musimy bowiem wierzyć, że śmierć dwóch młodych Orłów polskich nie może być ofiarą daremną, że musi ta olbrzymia ofiara wydać szlachetne owoce wzmożonej pracy nad budową potężnej Polski lotniczej.

B. J. KWIECIŃSKI

Treścią Ich życia była walka...

Przemówienie wygłoszone podczas audycji „Polskiego Radja" przez p. Dyr. płk. Cz. Filipowicza

Por. Żwirko i inż. Wigura odnieśli świetne zwycięstwo w Berlinie. Łzy radości i szczęścia w wielu, wielu oczach.

Por. Żwirko i inż. Wigura zginęli w katastrofie lotniczej. Łzawią się oczy w bólu i przygnębieniu.

Czyż nie można było uniknąć tego nieszczęścia?

Czyż nie należało otoczyć specjalną opieką naszych bohaterów? Oto pytania, które nurtują wielu z nas! Ba, nawet pojawiły się artykuły, domagające się tego, by w naszem młodem lotnictwie nie szafowano lekkomyślnie życiem najlepszych i najzdolniejszych.

Por. Żwirko i inż. Wigura nie byli z tych, którzy dyskontują zdobyte laury w spokoju i ciszy.

Treścią ich życia była walka.

Kroczyli oni drogą pełną zasadzek i tajemniczych niespodzianek. Szli śladami wielkich lotników, jak Blériot, który jeden z pierwszych w świecie wzbił się w powietrze, a wkrótce po przebytym wypadku jeszcze na kulach dowlókł się do samolotu, na którym przebył kanał La Manche; jak Wilboure Wright, który po śmierci brata Orwill'a nadal prowadził prace wspólnie rozpoczęte; jak Alcock, który pierwszy przeleciał Atlantyk i zginął w dwa tygodnie później na samolocie myśliwskim; jak Lindbergh, który w parę dni po przebyciu lotem z Nowego Jorku do Paryża dał świetny popis lotów akrobatycznych na francuskiej maszynie myśliwskiej.

Któż miał prawo domagać się od nich, by zaprzestali lub tylko przerwali walkę o zdobycie przestworzy?

Por. Żwirko i inż. Wigura swem świetnem zwycięstwem na oczach całego świata i swą bohaterską śmiercią w zmaganiu się z rozpętanym żywiołem powietrznym weszli w poczet zdobywców szlaków podniebnych.

Idzikowski, Szałas, Wigura, Żwirko oto imiona, zapisane krwawemi literami w historji narodów, walczących o zdobycie przestworzy dla dobra ludzkości.

Dzięki tym nazwiskom nikt nie będzie miał czoła kwestjonować naszego prawa do użytkowania światowych szlaków powietrznych, jak dziś odmawiają nam prawa do światowych dróg morskich. Żwirko i Wigura zdobyli dla Polski pozycję w świecie lotniczym.

A teraz naszem zadaniem jest utrzymać się na tej pozycji i nie wolno jej oddać, jeżeli chcemy być godni pamięci tych bohaterów.

Polskie społeczeństwo musi pamiętać, że jest i żyje syn Żwirki.

Polsce nie wolno zapomnieć, że w roku 1934 mamy jeszcze raz podjąć walkę o nagrodę, zdobytą przez por. Żwirkę i inż. Wigurę.

Nie będziemy godni Ich pamięci, jeżeli nie potrafimy walczyć o zatrzymanie tej nagrody tak, jak Oni walczyli o jej zdobycie.

Uczcijmy trwale pamięć Żwirki i Wigury!

Po zwycięstwie Żwirki - Wigury powstało w społeczeństwie dążenie uczczenia bohaterskich lotników. Redakcje pism rozpoczęły zbiórkę ofiar. Akcja wzmogła się jeszcze bardziej po tragicznym zgonie zwycięskiej załogi.

*Ażeby rozszerzyć akcję i zapobiec rozpraszaniu funduszów, powstał „Komitet fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury" pod przewodnictwem p. ministra komunikacji inż. Butkiewicza, złożony z Zarządu Gł. L. O. P. P., Zarządu A. R. P. oraz prezesów Kom. Woj. LOPP i prezesów klubów afiljowanych do A. R. P. Komitet wydał odezwę kończącą się następującym apelem *):*

Obywatele!

Twardy los, zrządzenie Opatrzności zabrały nam Żwirkę i Wigurę, zabrały żywy symbol, lecz nie wyrwą nam z serc woli czynu i zwycięstwa; przekują nam szał radości, zaślubiony z przeraźnym bólem, w szary, codzienny, długotrwały, wieczny czyn!

Obywatele!

Tysiąc celów i krocie złotych zgromadzonych, tysiąc myśli i projektów zrodzonych po triumfie i śmierci Żwirki i Wigury złączmy w jedną całość!

Wielu zamiarom nie podołamy, jeden lub dwa spełnimy.

Przyszłe Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych odbędą się w Polsce w 1934 roku.

Będzie je organizował Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ze swemi Wojewódzkiemi Komitetami Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej z wszystkiemi afiljowanemi Klubami Lotniczemi, pod przewodnictwem p. ministra komunikacji inż. Michała Butkiewicza, zawiązali „Komitet Fundacji ku Czci ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury".

Komitet postanowił płynące ze wszelkich warstw społeczeństwa i zrzeszeń fundusze i składki przeznaczyć na następujące cele:

I. Ufundowanie kapitału, którego odsetki pobierać będzie wdowa po ś. p. por. Żwirce, celem zapewnienia wychowania i wykształcenia pozostałego syna.

II. Ufundowanie stałej nagrody im. por. Żwirki i inż. Wigury dla pilota - zwycięzcy w dorocznych krajowych zawodach lotniczych, oraz, idąc po linji życzeń zmarłych bohaterów, przeznaczyć na:

III. Budowanie samolotów polskich na Challenge 1934 r.

IV. Wreszcie, w razie trwania Komitetu poza 1934 r., na cele konstrukcji nowych płatowców, motorów i na rozwój lotnictwa sportowego.

Komitet wzywa całe społeczeństwo do organizowania w łonie wszelkich instytucyj i zrzeszeń podkomitetów, celem zbierania składek oraz przekazywania ich za pośrednictwem L. O. P. P. i Aeroklubów lub bezpośrednio na konto czekowe do P. K. O. Nr. 27027 „Komitetu Fundacji ku Czci ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury".

Komitet zdawać będzie społeczeństwu sprawozdanie drogą prasową z postępu akcji i realizacji wymienionych celów.

**) Z powodu późnego otrzymania, nie możemy podać odezwy w całości.*

PREZYDJUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

Prezes:	*Dr. Zenon Martynowicz.*
Wiceprezesi:	*ppłk. Czesław Filipowicz.*
	płk. Kazimierz Moniuszko.
	poseł Władysław Starzak.
Sekretarz:	*nacz. Mieczysław Myśliński.*
Skarbnik:	*nacz. Adam Nowodworski.*

PREZESI KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH L.O.P.P.

PREZYDJUM AEROKLUBU RZPLITEJ POLSKIEJ

Prezes:	*Janusz ks. Radziwiłł.*
Wiceprezesi:	*płk. Ludomił Rayski.*
	baron Stanisław de Rosenwerth.
	ppłk. Czesław Filipowicz.
Sekretarz:	*mjr. Bohdan Kwieciński.*
Skarbnik:	*kpt. Zygfryd Piątkowski.*

PREZESI KLUBÓW AFILJOWANYCH DO A.R.P.

Wyniki Sztafetowego raidu lotniczo-samochodowo-motocyklowego i IV-go lotu południowo-zachodniej Polski im. por. Żwirki w Krakowie

W dniach 17 i 18 września odbyły się zawody lotnicze, zorganizowane przez Aeroklub Krakowski: sztafetowy raid i IV-y Lot Południowo-Zachodniej Polski.

Do zawodów zgłoszonych zostało 11 samolotów, w tem z ramienia wytwórni 2, Aeroklubu Krakowskiego 4, Aeroklubu Śląskiego 3, Aeroklubu Lubelskiego 1, Aeroklubu Gdańskiego 1, Aeroklub Warszawski nie wziął udziału w zawodach, wysyłając tylko w charakterze towarzyskim delegację, złożoną z 2 samolotów z p. Iwanowskim i inż. Jagoszewskim jako pilotami. Imieniem Aeroklubu R. P. przybył mjr. pil. Wojtyga, z ramienia Dep. Aero M. S. Wojsk. kpt. pil. Skarżyński. Do zawodów stanęło 7 samolotów. Wszystkie one zostały skwalifikowane.

Raid sztafetowy lotniczo-samochodowo-motocyklowy odbył się w dniu 17 września na trasie: Kraków — Nowy Sącz — Nowy Targ — Zakopane — Nowy Targ. Wzięło w nim udział 7 sztafet. Samoloty wystartowały z Krakowa w dniu 17.IX. o godz. 13-tej do Nowego Sącza, skąd samochody przewiozły znaki sztafetowe do Nowego Targu. Z Nowego Targu zpowrotem samoloty odebrały znaki swych sztafet i rzuciły je w Zakopanem, skąd motocykliści przewiozły je do Nowego Targu, gdzie nastąpiło zakończenie raidu i klasyfikacja zawodników, przyczem uwzględniony został najlepszy czas sztafet od wystartowania z Krakowa do złożenia znaków w Nowym Targu przez motocyklistów. W tej konkurencji piloci w wynikach swoich uzależnieni zostali od kierowców samochodowych i motocyklistów, jakich do sztafet swoich wylosowali.

Wyniki raidu sztafetowego są następujące:

Pierwsze miejsce — sztafeta Nr. 5. Pilot — p. Satel z Aeroklubu Ślaskiego; kierowca samochodu — p. Wilhelm Ripper na Lancii; motocyklista p. Józef Hennel na Matchlessie. Czas: 3 godz. 4 min. 5 sek.

Drugie miejsce — sztafeta Nr. 7. Pilot p. Tadeusz Krok z Aeroklubu Krakowskiego; kierowca samochodu p. Marjan Lanc na Bugatti; motocyklista p. Tadeusz Damski na Harley'u.

Trzecie miejsce — sztafeta Nr. 2. Pilot p. Wojciech Kołaczkowski z Klubu Lubelskiego; kierowca samochodu p. Józef Bukowski na Fiat'cie; motocyklista p. Wł. Woyda na B. S. A.

Czwarte miejsce — sztafeta Nr. 2 — Pilot p. Józef Sido z Aeroklubu Krakowskiego; kierowca samochodu p. Wilhelm Reder na Tatrze; motocyklista p. A. Uznański na B. S. A.

Piąte miejsce — sztafeta Nr. 6. Pilot p. Wiktor Chałupnik z Aeroklubu Krakowskiego; kierowca samochodu p. Józef Fischer na Fordzie; motocyklista p. A. Brigg na Arielu.

Szóste miejsce — p. Jan Sopora, Aeroklub Śląski; kierowca samochodu inż. Zieleniewski na Graham; motocyklista p. Doening na Arielu.

Siódme miejsce — p. Eryk Sadloń, Aeroklub Śląski; kierowca samochodu p. Heim na Lancii, motocyklista p. Jabłoński na Royal.

Sztafeta zdobywająca I-sze miejsce otrzymała złote żetony, II-gie miejsce — srebrne, III-cie — bronzowe. Wszyscy uczestnicy — pamiątkowe plakiety.

IV-ty Lot Południowo-Zachodniej Polski i Zlot Podhalański imienia por. Żwirki obejmował:

a) przelot z uwzględnieniem regularności na trasie: Kraków — Mielec — Nowy Sącz — Nowy Targ — Bielsko — Katowice — Częstochowa — Kraków—539 km, z lądowaniem we wszystkich miejscowościach oprócz Bielska, gdzie nastąpiło zrzucenie meldunku,

b) zlot do Nowego Targu,

c) próbę krótkości startu i

d) próbę krótkości lądowania.

Samoloty biorące udział w zawodach wystartowały z Krakowa o godz. 7-ej w dniu 18 września, lądując zpowrotem, po 2-godzinnym postoju w Katowicach, między godz. 13 — 14-tą pop. w Krakowie, poczem odbyły się próby sprawności technicznej.

Wyniki zawodów są następujące:

I-sze miejsce p. Satel (Aeroklub Śląski) — Moth — 714, 5 pkt.,

II miejsce p. Tadeusz Krok (Aeroklub Krakowski) — RWD-4 — 663, 4 pkt.,

III miejsce p. Jan Sopora (Aeroklub Śląski) — RWD-4 — 632, 5 pkt.,

IV miejsce p. Wiktor Chałupnik (Aeroklub Krakowski) — PZL-5 — 623, 5 pkt.,

V miejsce p. Józef Sido (Aeroklub Krakowski) — S-2 — 612, 4 pkt.,

VI miejsce p. Eryk Sadloń (Aeroklub Śląski) — PZL-5 — 583, 4 pkt.,

VII miejsce p. Wojciech Kołaczkowski (Klub Lubelski) — LKL-2 — 228 pkt.

Ekipa śląska zdobyła 643 pkt., krakowska 638 pkt.

Rozdania nagród dokonał w lokalu Klubu na lotnisku w Rakowicach prezes inż. Bobkowski w obecności p. prezydenta miasta Krakowa Beliny-Prażmowskiego i zastępcy d-cy O. K. V gen. Smorawińskiego oraz przedstawicieli L.O.P.P. i Klubów.

Przechodnią nagrodę imienia por. Żwirki dla klubu zwycięskiego w Locie Południowo-Zachodniej Polski zdobył po raz pierwszy p. Satel dla Aeroklubu Śląskiego. Nagrodę p. Ministra Komunikacji dla klubu za najlepsze wyniki zdobyli: 600 zł. p. Satel dla Aeroklubu Śląskiego, 500 zł. p. Krok dla Aeroklubu Krakowskiego, 400 zł. p. Kołaczkowski dla Klubu Lubelskiego. Nagrodę przechodnią Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Krakowie — postać zwycięzcy w bronzie (zdobytą w r. 1930 i 1931 przez Aeroklub Warszawski) otrzymał p. Krok za najlepszą średnią szybkość — dla Aeroklubu Krakowskiego. Nagrodę dla najlepszego zawodnika krakowskiego — puhar, dar Krakowskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. zdobył p. Krok. Nagrody Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Nowym Sączu — sygnet, za najlepszą regularność na trasie Nowy Sącz — Nowy Targ, narazie nie przyznano. Wynik będzie podany później. Nagrodę Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie zdobył p. Kołaczkowski za najkrótszy start (85 m). Nagrodę prezydenta miasta Katowic dr. Kucura — nasesser podróżny — dla najlepszego zawodnika śląskiego zdobył p. Satel. Nagrodę Komitetu L. O. P. P. Śląskiego dla drugiego najlepszego zawodnika śląskiego — papierośnicę srebrną — zdobył p. Sopora. Nagrodę p. Ciszewskiego, dyrektora Zakładów Hohenlohe — zegarek srebrny — otrzymał p. Sido za lądowanie. Nagrodę Wojew. Komitetu Kieleckiego L.O.P.P. w Krakowie przyznano jako nagrodę pocieszenia p. Sadloniowi z Aeroklubu Śląskiego. Nagrodę imienia mjr. pil. Długoszewskiego, ufundowaną przez żonę dla zawodnika, którego prześladował największy pech, przyznano p. Kołaczkowskiemu.

Dwie nagrody przechodnie z roku 1931: pierwsza — postać bronzowa lwa na malachicie, dar Komitetu Woj. L. O. P. P. Śląskiego, zdobytą w r. 1930 i 1932 przez Aeroklub Warszawski za najlepszą szybkość, nie rozgrywano w roku bież., jak również drugą — puhar, dar Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, zdobytą w r. 1931 przez Aeroklub Śląski za najlepszą wysokość.

I-sza lista ofiar złożonych w Redakcji „Skrzydlatej Polski" na Challenge 1934
ku uczczeniu pamięci ś. p. Żwirki i Wigury

Aeroklub Warszawski 200 z., Zjedn. Wytw. Gaśnic „MI-RA" 100 z., członkowie A. W.: inż.. Sienkiewicz 5 z., S. Iwanowski 5 z., J. Rudowski 20 z., kpt. Halewski 5 z., J. Osiński 5 z., Z. Oleński 3 z., T. Toczyłowski 5 z., inż. Jagoszewski 5 z., inż. S. Prauss 10 z., por. Hirszbandt 5 z., L. Zasuszanka 5 z., J. Idzikowski 5 z., adw. Dorożyński 5 z., E. Zapolska 2 z., inż. L Dulęba 2 z., Z. Wysiekierski 5 z., inż. J. Dobrowolska 5 z., W. Czyżewska 5 z., inż. S. Czyżewski 10 z., K. Kunicki 5 z., Z. Hiszpańscy 5 z., pracownicy A. W. 19 z. (R. Adler 5, Nowakowski 5, Chmielowski 3, Ciecińshi 2, Kielan 2, Milczarek 1, Rostkowski 1); dr. Laskowscy 5 z., Janina Ezupowicz 1, Mściś Ezupowicz 1; J. Wędrychowska 5 z., M. Schildowa 5 z., A. Tokarska 5 z., Z. Pitułejowa 2 z., St. Osiński 2 z., J. Kowalski 5 z., Daszewski 5 z., J. Wierzejski 5 z., S. Płonczyński 5 z., Kurmański 5 z., inż. Michałowski 5 z., bezimiennie (podp. nieczyt.) 2 z., pieniądze ś. p. Lolka Trzetrzewińskiego 6 z. *Razem 505 zł.*

NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

„ISTUS WETTBEWERB 1933"

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

NA POCZĄTEK parę słów wyjaśnienia.

Zawody w Rhön, w których braliśmy udział w roku bieżącym, były zawodami niemieckiemi, organizowanemi przez Towarzystwo Rhön - Rossitten (R. R. G.) — w których były dopuszczone również szybowce zagraniczne i zagraniczni zawodnicy.

Międzynarodowa Komisja Szybowcowa, istniejąca od lat trzech (którą w skrócie będą nazywał M. K. S.), postanowiła podczas swego zebrania w Paryżu, dnia 13 stycznia 1932 roku, urządzać corocznie zawody szybowcowe międzynarodowe pod swą egidą, w krajach należących do M. K. S. dla maszyn i zawodników z krajów, należących do M. K. S. Pierwsze zawody M. K. S. miały się odbyć w roku bieżącym w Rhön, jednak przy zupełnie innych założeniach organizacyjnych aniżeli te, które się odbyły.

Uchwała M. K. S. w tej materji brzmiała: „Międzynarodowa Komisja Studjów nad lotnictwem bezsilnikowem (Istus) będzie organizować corocznie, od roku 1932 począwszy, międzynarodowe zawody szybowcowe celem sportowego i naukowego rozwoju szybownictwa i celem spopularyzowania tego sportu. Zawody będą odbywać się zgodnie z przepisami i wymaganiami F. A. I.". Uchwała ta nie została jednak w roku bieżącym wykonana.

Powód podaje ostatni (trzeci) biuletyn M. K. S. w następujących słowach: „Uchwalone w Paryżu pierwsze zawody szybowcowe M. K. S. w Rhön roku 1932 muszą być przesunięte na rok 1933 ze względów na ogólną sytuację gospodarczą i z uwagi na fakt, że niektóre kraje nie osiągnęły jeszcze oczekiwanego stanu w rozwoju szybownictwa".

Sprawy związane z urządzeniem zawodów w przyszłym roku były, między innemi, tematem obrad M. K. S. dnia 3 sierpnia b. r. w Gersfeld. Ze strony prezydjum wysuwano wnioski, aby przyszłoroczne zawody odbyły się we Francji, w Belgji lub w Polsce. Część członków Komisji specjalnie nastawało na urządzenie zawodów w Polsce, nabrawszy dobrego pojęcia o naszej pracy szybowcowej.

Wniosek ten, chociaż zaszczytny dla nas — był jednak nie do przyjęcia tak ze względu na niemożliwość angażowania się na wydatki z tem związane, jak i z tego powodu, że szybowiska nasze nie są jeszcze dość dobrze zorganizowane i wyposażone dla takiej imprezy. Francja i Belgja również zawodów u siebie zorganizować nie mogą. Z rozmów z odpowiednimi delegatami wynika, że i tam szybowiska są w stadjum organizacji. Tak samo przedstawia się sprawa w Holandji.

Wobec powyższego, uchwalono, że pierwsze zawody szybowcowe M. K. S. odbędą się na Wasserkuppe w Rhön w roku 1933, prawdopodobnie w pierwszych dniach sierpnia.

Szczegółowy regulamin zawodów będzie opracowany jeszcze w ciągu jesieni przez sportową podkomisję M. K. S., przesłany do uzgodnienia przedstawicielom poszczególnych krajów i w bieżącym roku opublikowany.

Zaznaczyć tu należy, że (również w Paryżu) uchwalono, iż przewodnictwo podkomisji sportowej M. K. S., której zadaniem będzie przeprowadzenie technicznej i organizacyjnej strony zawodów, będzie corocznie spoczywać w ręku przedstawiciela tego kraju, w którym danego roku odbywać się mają międzynarodowe zawody. Zatem w roku 1933 przewodniczyć podkomisji będzie prawdopodobnie hr. Ysenburg.

Mając możność zaznajomienia się z projektem regulaminu zawodów (który prawdopodobnie nie ulegnie wielkim zmianom), uważam, że pożytecznem będzie zaznajomić szerszy ogół z jego zasadami, chociaż nie jest to projekt oficjalny, i, ewentualnie, już dziś zastanowićby się należało na temat wniosków, które trzeba będzie wysunąć jako nasze projekty zmian.

Projekt regulaminu w głównych zarysach przedstawia się następująco :

1. Jako zawodnicy mogą stawać do konkursu tylko organizacje szybowcowe, których naczelne krajowe władze należą do M. K. S. lub z nią współpracują. Organizacje te wyznaczają maszyny i pilotów. Nie jest pożądanem, aby wszyscy piloci byli z jednego i tego samego klubu lub innej jednej organizacji danego kraju.

2. Prezydjum M. K. S. może ograniczyć lub zmniejszyć ilość maszyn i pilotów, którzy będą mogli brać udział w zawodach, dla każdego jednak kraju będą utrzymane te same granice maksymalne.

Projektuje się normy następujące: każdy kraj może zgłosić nie więcej jak 3 szybowce i nie więcej jak po 3 pilotów na jeden szybowiec, którzy będą mogli na zmianę pilotować jedną maszynę.

Skład ekipy każdego państwa nie będzie mógł być większy niż 15 osób, wliczając w to pilotów.

3. Kraje biorące udział w zawodach mogą być zobowiązane uchwałą Prezydjum M. K .S. do poniesienia kosztów nagród i organizacji zawodów. Koszta te mogą przedstawiać się na każde z państw w wysokości 200 — 300 marek niemieckich.

4. Na czas trwania zawodów będzie wyznaczone przez Prezydjum M. K. S. Naczelne Kierownictwo Zawodów, któremu podlegać będą komisje: techniczna i sportowa, a które będzie ostatecznie rozstrzygało we wszelkich wypadkach różnicy zdań, równości głosów i t. p.

Kierownictwo Naczelne składać się będzie maksymalnie z 5 osób pod przewodnictwem przedstawiciela tego kraju, w którym odbywają się dane zawody. Żadne z państw nie może mieć w Kierownictwie Naczelnem więcej jak jednego przedstawiciela.

5. Dokumenty dla załóg i szybowców będą wymagane takie same, jak w roku obecnym w Rhön (patrz „Skrzydlata Polska" Nr. 5) z tą różnicą, że świadectw sprawności technicznej na miejscu zawodów wydawać się nie będzie, ani nie będzie się dokonywać prób wytrzymałości szybowców, czy temu podobnych. Każdy

szybowiec musi posiadać odpowiedni dokument, wystawiony przez powołaną do tego władzę jego kraju, stwierdzający jego zdolność do lotu. Na miejscu szybowce będą badane tylko w tym wypadku, jeśli ulegną uszkodzeniom w czasie transportu i będą naprawiane po przybyciu na miejsce.

Szybowce oprócz znaków przynależności państwowej będą musiały być zaopatrzone w specjalne numery konkursowe.

6. Jeśli w dniu zamknięcia zgłoszeń nie będzie zgłoszonych 3 państw i najmniej 8 maszyn, może prezydjum M. K. S. zawody w danym roku odwołać. Żadne ze zgłoszonych państw nie będzie mogło w takim wypadku rościć pretensyj do organizatorów zawodów. Pierwszy termin upływać będzie na miesiąc, drugi na 2 tygodnie przed rozpoczęciem zawodów. Od maszyn zgłoszonych w pierwszym terminie będzie pobierane wpisowe 25 mk. od 1 maszyny, w drugim terminie — 50 mk.

7. Jeśli zgłaszający szybowiec do zawodów życzyć sobie będzie, aby dane techniczne tego szybowca i opis nie były publikowane, to należy zrobić odpowiednie zastrzeżenia przy zgłoszeniu, które będą respektowane.

8. Każdy szybowiec musi mieć miejsce na umocowanie barografu. Spadochrony dla pilotów są bardzo polecane.

9. Jako zawodnicy mogą być zgłoszeni piloci szybowcowi, którzy najpóźniej do czasu zgłoszenia otrzymali dyplom pilota żaglowego (C) i posiadają licencję sportową F. A. I. ważną na 1933 rok.

Do przelotów i wszelkich lotów poza teren Wasserkuppe będą upoważnieni tylko ci zawodnicy, którzy przedstawią dowody, że w ciągu ostatnich 3 lat odbyli w sumie przynajmniej 30 minut lotów, przyczem każdorazowo latali nad miejscem startu przynajmniej w ciągu 2 minut.

10. Zawody będą odbywać się w 2 grupach.

Grupa A. dla pilotów, którzy przed rozpoczęciem zawodów odbyli przelot wynoszący w linji prostej najmniej 50 km, albo osiągnęli 1 000 m wysokości ponad start, albo wykonali lot trwający minimum 5 godzin.

Grupa B. dla pilotów, którzy do rozpoczęcia zawodów nie spełnili żadnego z warunków wymaganych dla grupy A.

11. Nagrodzone będą następujące wyczyny:

a) Pobicie jednego z uznanych lub zgłoszonych rekordów Rhön na czas, odległość lub wysokość.
b) Największa odległość lotu w prostej linji, czas lub wysokość w danym locie. W przelocie nie będzie liczony czas i odwrotnie.
c) Największa sumaryczna wysokość lotów w czasie zawodów danego szybowca. Dla grupy „A" będą liczone loty od 300 m. począwszy w górę a dla grupy „B" od 100 m. począwszy.
d) Suma przelecianych kilometrów w lotach na odległość. Dla „A" każdy lot musi wynosić minimum 25 km. w linji prostej a dla „B" — 15 km.
e) Najwyższa suma wykonanych podczas zawodów lotów na czas, przyczem dla „A" liczyć się będzie loty trwające minimum 60 minut a dla „B" — 20 minut.

Zwycięzcami w zawodach M. K. S. będą te szybowce, które w swojej grupie otrzymają największą ilość punktów.

W zawodach o najlepsze miejsce w zadaniu pod „a" podziału na klasy nie stosuje się.

12. Maszyny startować będą z pomocą normalnego startu terenowego lub też z pomocą holu za płatowcem. Decydować o użyciu danego startu każdorazowo będzie podkomisja sportowa zawodów.

13. Obliczanie punktów będzie odbywać się następująco: Za najlepszy wyczyn (pierwsze miejsce w danym dniu i grupie) przyznawane będą 2 punkty, za drugie miejsce 1 punkt.

Za wyczyny pod „a" przyznawane będą 4 punkty, o ile w ciągu zawodów nie zostanie wyczyn ten pobity (poprawiony).

14. Przewiduje się nagrody honorowe, tak od M. K. S., jak i poszczególnych krajów.

Dla zwycięzcy zamierza M. K. S. ufundować nagrodę w formie pierścienia z odpowiedniemi emblematami. Forma tej nagrody nie została jednak definitywnie przesądzoną.

15. Przeprowadzenie zawodów z punktu widzenia sportowego będzie powierzane podkomisji sportowej, w której każde z państw biorące udział w zawodach będzie miało jednego przedstawiciela.

Komisarzem sportowym z ramienia poszczególnych państw nie może być członek danego państwa.

16. Jury składać się będzie najwyżej z 7 członków, z których 5 wyznaczy Prezydjum M. K. S. a 2 R. R. G. Przy równości głosów rozstrzygający jest głos przewodniczącego.

Odwołania i zażalenia postanowień jury będą mogły być robione zgodnie z przepisami F. A. I.

17. Koszty udziału w zawodach ponoszą zawodnicy. Na czas trwania zawodów pomieszczenia dla zawodników i szybowców będą dostarczone bezpłatnie przez administrację szybowiska na Wasserkuppe.

Informacje powyższe dają już możność zorjentowania się w wymaganiach a tegoroczne doświadczenia pozwolą przewidzieć wyniki, jakich w przyszłorocznych zawodach będziemy mogli spodziewać się.

R. Adamowicz

Szybownictwo na Olimpjadzie

Podczas ostatniego posiedzenia Międzynarodowej Komisji Szybowcowej referował przewodniczący sprawę udziału zawodników szybowcowych na Olimpjadzie.

Dowiedzieliśmy się, że inicjatywa Międzynarodowej Komisji Szybowcowej włączenia zawodów szybowcowych do programów Olimpjad, została przez Główny Komitet Olimpijski powitana z radością. W związku z tem zwrócił się Komitet ten do M. K. S. z prośbą o opracowanie projektu warunków i szczegółów organizacyjnych zawodów olimpijskich w lotach bezsilnikowych.

Wobec skomplikowanych „olimpijskich" formalności, które muszą być załatwione na terenie międzynarodowym i poszczególnych państw oraz obowiązujących terminów, szybownictwo wejdzie do zawodów olimpijskich dopiero w roku 1936.

Projekt szczegółowy zostanie opracowany przez Międzynarodową Komisję Szybowcową po przyszłorocznych zawodach międzynarodowych na Wasserkuppe. Projekt musi być przedłożony Głównemu Komitetowi Olimpijskiemu w roku 1934.

Przed tem terminem Aeroklub R. P. należąc przez P. K. S. do Międzynarodowej Komisji Szybowcowej będzie miał sposobność, w odpowiednim terminie, zapoznać się z projektem regulaminu, i postawić odpowiednie wnioski przed przesłaniem projektu do aprobaty Komitetu Olimpijskiego.

Trzy lata czasu, które nas dzielą od udziału naszego zespołu szybowcowego w zawodach Olimpijskich, powinny wystarczyć do właściwego przygotowania się, aby godnie zademonstrować tę dziedzinę polskiego sportu i spowodować, o jeden raz więcej, ukazanie się flagi polskiej na olimpijskim maszcie.

Nasi konstruktorzy i wybitni piloci szybowcowi powinni jaknajprędzej zainicjować pracę przygotowawczą we wszystkich kierunkach.

Poparcia i pomocy nie zbraknie z pewnością!.

KRONIKA

Rekord Polichna. W dniu 11 sierpnia p. Tadeusz Ciastuła, pilot wyszkolony całkowicie w Polichnie, wykonał na „Czajce", ze zbocza „Żelejowej", lot żaglowy trwający 1 godz. 17 min. ustanawiając rekord Polichna.

Ostatni dorobek Bezmiechowej. Dnia 9 lipca zakończył się 8-tygodniowy kurs letni Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej. Zanim damy obszerne sprawozdanie z tego kursu, przytoczymy najbardziej charakterystyczne dane.

Kurs był wybitnie szkolny. Razem wydano 48 dyplomów, a mianowicie 19 kat. C (w tem 12 na nowych warunkach), 15 kat. B, oraz 14 kat. A. Na kursie byli delegaci z klubów: lwowskiego, warszawskiego, krakowskiego, śląskiego, poznańskiego, bialskiego, gdańskiego i łódzkiego; pozatem z kół szybowcowych w Toruniu, Tarnopolu, Stanisławowie i Zakopanem.

Wykonano 1260 lotów, trwających razem 85 godz. 20 min. 58 sek.

Lotów:
od 10" do 30" 98, w czasie 41' 55"
od 30" do 2' 627, w czasie 11 h 28. 09"
od 2' do 7' 385, w czasie 14 h 34' 28"
od 7' i wzwyż 44, w czasie 50 h 22' 27"
holowanych 5, w czasie 7 h 55' 00"

Rekordowy czas na tym kursie wynosił 4,5 godz. Należy jednak podkreślić, że liczba lotów od 1 godz. wzwyż była tak duża, że przechodziły one bez specjalnego wrażenia. Największe ogólne czasy lotów uzyskali pp. Z. Laskowski (około 15 godz.) i kierownik Akademji Bezmiechowskiej B. Łopatniuk (około 12 godz.). P. Łopatniuk przeszedł przeszkolenie na „Lwowie". Poza szkoleniem wykonano szereg pomiarów naukowych, wspólnie z Instytutem Techniki Szybowcowej.

Wkrótce — jak to podajemy niżej — rozpocznie się nowy kurs, jesienny. Będzie on stanowił ostatnią dogodną okazję wyszkolenia instruktorów przez te kluby, które dotychczas instruktorów szybownictwa nie posiadają. Należy bowiem zapamiętać, że od roku przyszłego Bezmiechowa przestanie darzyć specjalnemi przywilejami członków klubów prowincjonalnych. Będą pozatem podniesione opłaty.

A więc ośrodki, które dotychczas nie wyszkoliły dla siebie instruktorów, mają naprawdę ostatnią dobrą okazję do wyzyskania.

Nowy ośrodek szybownictwa w Polsce. Sekcja Kolejowa Aeroklubu Krakowskiego organizuje w okresie od 18 września do 17 października r. b. własną wyprawę szybowcową na stokach góry „Winna" w Nowym Sączu. Na wyprawie tej ma się odbywać szkolenie do kat. B włącznie. Kierownikiem szkolenia będzie p. por. Kurowski z Sekcji Dęblińskiej.

Nowe szybowce. Warsztaty Doświadczalne na Okęciu (oddział szybowcowy na Pradze) wypuściły ostatnio dwa nowe prototypy szybowców, konstrukcji p. A. Kocjana — „Wronę", szybowiec szkolny, oraz „Komara", szybowiec treningowy.

Warsztaty Związku Awiatycznego we Lwowie wybudowały rekordowy szybowiec dwumiejscowy CW-4 z drobnemi poprawkami. Pozatem konstruktorzy Czerwiński i Jaworski pracują nad szybowcem treningowym CWJ II, któryby zapełnił lukę, jaka istnieje w naszym taborze szybowcowym pomiędzy maszynami szkolnemi a wyczynowemi.

Z powodu nadmiernej ilości materjału aktualnego w numerze niniejszym, opisy wspomnianych szybowców podamy później.

Jesienny kurs szybowcowy w Bezmiechowej. Aeroklub Lwowski urządza w okresie jesiennym b. r. w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej:

12 — 30 wrzesień

1) kurs nauki pilotażu na szybowcach dla 15 pilotów szybowcowych kat. B. oraz pilotów silnikowych;

2) kurs treningowy dla 10 pilotów szybowcowych kat. C;

3 — 29 październik

3) kurs nauki pilotażu na szybowcach dla 30 pilotów szybowcowych kat. B względnie A oraz pilotów silnikowych;

4) kurs treningowy dla 15 pilotów szybowcowych kat. C.

Opłaty szkolne wynosić będą dla członków Klubów Lotniczych i Kół Szybowcowych:
za jeden kurs nauki pilotażu zł. 50.—
„ „ „ treningowy „ 10.—

Opłaty szkolne należy przesyłać zgóry w pełnej wysokości wraz ze zgłoszeniami (konto czekowe P. K. O. 101.558). Zgłoszeń nieopłaconych Aeroklub Lwowski nie będzie rozpatrywał.

Zgłoszenia należy przesyłać do Kierownictwa Szkoły w terminie conajmniej tygodniowym przed rozpoczęciem się odnośnych kursów.

Do zgłoszeń należy załączać poświadczone wykazy lotów szybowcowych. (Nie dotyczy to osób wyszkolonych w Bezmiechowej).

Młodzieży uczącej się przysługiwać będzie pierwszeństwo w przyjmowaniu na wrześniowe kursy.

Adres Szkoły: Aeroklub Lwowski, Kierownictwo Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej, Lwów, ul. Kalecza 20-A — do dn. 10 września b. r., a po tym terminie: Szkoła Szybowcowa, poczta Lesko, Bezmiechowa.

Nadzór techniczny nad szybowcami. Do czasu stworzenia ewidencji szybowców w Polsce i ujęcia w odpowiednie ramy organizacji i opieki fachowej nad bezpieczeństwem lotów szybowcowych i nad sprzętem szybowcowym, Ministerstwo Komunikacji zamierza już obecnie zlecić kontrolę techniczną nad budową i użytkowaniem szybowców Biuru „Veritas", które to biuro będzie wykonywać, z ramienia Ministerstwa Komunikacji, nadzór techniczny nad sprzętem szybowcowym na koszt Ministerstwa.

Nadzór ten będzie zapewniony dla szybowców stanowiących własność organizacyj i stowarzyszeń uprawiających szybownictwo, wchodzących w skład Okręgowych Komitetów Szybowcowych i zgłoszonych do Polskiego Komitetu Szybowcowego w A. R. P.

W związku z tem Ministerstwo Komunikacji zarządziło co następuje:

1. Stowarzyszenia i organizacje zgłoszą pisemnie do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Min. Kom. w nieprzekraczalnym terminie do 1-go października b. r. posiadane szybowce tak gotowe i już będące w użyciu, jako też szybowce będące w budowie lub zamówione.

2. W zgłoszeniu należy podać:
a) nazwę i adres właściciela,
b) typ szybowca i jego przeznaczenie,
c) kiedy, gdzie i przez kogo został zbudowany oraz numer fabryczny,
d) odpis dowodu kontroli budowy,
e) daty i rodzaje dokonanych remontów.

Szybowce niezgłoszone nie będą poddane technicznej kontroli Biura „Veritas", a w konsekwencji nie będą mogły być używane do szkolenia i innych lotów.

Echa udziału Polski w zawodach w Rhön. *List M. K. S. z dn. 9.VIII.1932 r. do Aeroklubu R. P. (Polski Komitet Szybowcowy).*

Z przyjemnością potwierdzamy Panom, że zebranie członków Międzynarodowej Komisji Studjów Lotów Bezsilnikowych dn. 3 sierpnia 1932 r. w Gersfeldzie uchwaliło przyjęcie Polskiego Aeroklubu do Komisji i że zaproponowani Panowie zostali uznani jako członkowie delegacji polskiej. Cieszyliśmy się specjalnie, że Aeroklub Polski przez swój udział w tegorocznych zawodach szybowcowych w Rhön i w międzynarodowych naukowych obradach dowiódł, że zamierza intensywnie brać udział w pracach Komisji i że miał sposobność zademonstrować zebranym członkom Komisji dużą wiedzę polskich pilotów i doskonałą konstrukcję swych szybowców.

Mamy nadzieję, że zawiązane tu w ostatnich tygodniach sportowo-koleżeńskie związki będą się ciągle zacieśniać i że przyczyniać się będą do obustronnego rozwoju szybownictwa.

Egzemplarze statutów i lista obecnych członków Komisji z różnych krajów będą Panom dostarczone po przeniesieniu biur do Frankfurtu.

Z wyrazami pełnego szacunku polecamy się Panom

(—) *Georgii* — Prezes
(—) *hr. Ysenburg*,
Sekretarz Generalny.

General Anzeiger Nr. 214 z d. 3.VIII.32 w artykule „Bilans Rhön": „Z wielkiem naprężeniem oczekiwano ukazania się dwóch zgłoszonych przez Polskę szybowców „S.G.28" i „Lwów". Maszyny są skonstruowane i zbudowane przez polskich studentów. Zbliżone są one do konstrukcyj Darmstadskich, wykazują dobre i solidne wykonanie i są w użyciu równoznaczne z maszynami niemieckiemi".

„Les Ailes" Nr. 582 z 11 sierpnia daje między innemi na pierwszej stronie fotografję Łopatniuka na „Lwowie", a w tekście p. t. „Les laureats de la Rhön" pisze o nagrodzonych w grupie treningowej, wymieniając Łopatniuka pośród 5 pilotów, o których wspomina.

Pułkownik Massaux, kierownik i twórca ruchu szybowcowego w Belgii, ofiarował przedstawicielowi Ministerstwa Komunikacji fotografję Łopatniuka na „Lwowie", z następującą dedykacją: „En temoignage d'administrations pour les beaux vols des camarades polonais — Wasserkuppe 1. aout 1932".

ZARZĄDZENIA WŁADZ

OKÓLNIK MIN. KOMUNIK. Nr. 11/32 W SPRAWIE SZYBOWNICTWA.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości co następuje:

I.

Dopuszczenie szybowców do wykonywania poszczególnych kategoryj lotów bezsilnikowych może nastąpić po stwierdzeniu przez upoważnioną do tego przez Ministerstwo Komunikacji osobę, że szybowiec odpowiada wymaganym dla danej kategorji lotów warunkom.

Za podstawę do klasyfikacji szybowców, tymczasowo, przyjmować należy następujące współczynniki wytrzymałościowe dla:

1) skrajnego przedniego położenia środka parcia „nA"
2) maxymalnego momentu skręcającego „nC"
3) lądowania „nL"

Współczynniki powyższe oraz inne warunki w zależności od kategorji lotów, do których szybowiec może być użyty, przedstawiają się następująco:

1) **Loty szkolne ślizgowe** (V wiatru przy ziemi $\leqslant$ Vopt. szybowca, ale nie przekraczającego 12 m/sek.)
nA $\geqslant$ 6 nC $\geqslant$ 1 nL $\geqslant$ 8

2) **Loty żaglowe terenowe** (zbocza gór) (V wiatru przy ziemi $\leqslant$ 1,2 Vopt. szybowca)
nA $\geqslant$ 7 nC $\geqslant$ 1,25 nL $\geqslant$ 6

3) **Loty żaglowe bez ograniczeń** (zbocza, prądy termiczne, burze), (start za pomocą lin gumowych przy V wiatru przy ziemi $\leqslant$ 1,2 Vopt. szybowca)
nA $\geqslant$ 8 nC $\geqslant$ 1 5 nL $\geqslant$ 6

4) **Loty holowane za samochodem przy szkoleniu wstępnem** (V wiatru przy ziemi $\leqslant$ 8 mtr/sek.)
nA $\geqslant$ 6 nC $\geqslant$ 1 nL $\geqslant$ 8

5) **Loty holowane za samochodem** (V wiatru przy ziemi $\leqslant$ 8 mtr/sek.)
nA $\geqslant$ 8 nC $\geqslant$ 1 nL $\geqslant$ 6

a) Jednocześnie ze współczynnikami w punktach 4) i 5) obowiązuje używanie liny o długości:

$$L = 2{,}2\ H$$

(Lina nie może być jednak krótsza od 80 m),
(H = wysokość lotu na holu za samochodem).

b) Podczas lotów wymienionych w punkcie 5) szybowiec może posiadać szybkość określoną przez wzór

$$V\ \text{szybowca} \leqslant \sqrt{\frac{1600\,.\,p\,.\,nA}{Cy\ max\ 2}}$$, czyli, że przy nA = 8.

V szybowca = 2.V min. szybowca,
gdzie „p" w kg/m^2 = obciążenie 1 m^2 skrzydła,
V min = szybkość szybowca przy Cy max.

6) **Loty holowane za samolotem** (V wiatru przy ziemi $\leqslant$ 8 mtr/sek.)
nA $\geqslant$ 8 nC $\geqslant$ 1,5 nL $\geqslant$ 6

a) Długość liny holującej winna wynosić L $\geqslant$ 120 mtr.

b) Szybkość lotu za samolotem
V $\leqslant$ 2 Vopt. szybowca,

c) Dla wykonywania lotów określonych przez p. 4), 5) i 6) — **szybowiec i holownik** (samochód, samolot) **muszą być zaopatrzone w urządzenia do** natychmiastowego **odczepienia liny,** przyczem w samolocie i szybowcu odczepienie liny musi wykonywać **pilot,** prowadzący samolot względnie szybowiec.

d) Dla wykonywania lotów określonych przez p. 5) i 6) szybowiec winien być zaopatrzony w szybkościomierz.

e) Do wykonywania lotów, o których mowa w p. 6), **szybowiec musi posiadać przewidziane miejsca na spadochrony dla całej załogi szybowca.**

f) Loty wyszczególnione w p. 5) i 6) w zasadzie powinny być wykonywane na szybowcach kadłubowych. Zezwolenie na odbywanie tych lotów na szybowcach innych rodzajów może wydać upoważniony organ Ministerstwa Komunikacji po każdorazowem rozpatrzeniu budowy danego szybowca.

g) Celem dopuszczenia szybowców do wszystkich kategoryj lotów należy stwierdzić, że liczba drgań własnych skrzydła na minutę jest $\geqslant$ 120 drgań/min.

II.

Kategorje pilotów szybowcowych i warunki uzyskania tytułu pilota szybowcowego kategorji „A", „B" i „C".

1. Ustanawia się 3 zasadnicze kategorje pilotów szybowcowych, oznaczone literami „A", „B" i „C".

2. Kategorję „A" i „B" uzyskać można zarówno w lotach nad terenami płaskiemi, gdzie początek lotu odbywa się na holu (samochód, urządzenia specjalne), jak również nad zboczami ze startem za pomocą liny gumowej.

Warunkiem uzyskania kategorji „A" jest wykonanie lotu ślizgowego conajmniej 30 sek. w linji prostej z utrzymaniem kierunku i lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Wiatr do 8 m/sek.

Warunkiem do uzyskania kategorji „B" jest wykonanie 5-ciu lotów conajmniej 30 sekundowych z dwoma wirażami po około 180° i lądowaniem w miejscu zgóry wyznaczonem, bez uszkodzenia szybowca. Wiatr do 12 m/sek.

3. a) Kategorję „C" pilota szybowcowego można uzyskać po wykonaniu jednego lotu żaglowego w czasie 5 minut nad miejscem startu, lub jednego lotu 5-minutowego bez utraty wysokości, przyczem w tym wypadku lot należy wykonać z barografem. Lądowanie musi się odbyć bez uszkodzenia szybowca.

Uzyskanie kategorji „C" pilota szybowcowego może nastąpić dopiero po uprzedniem uzyskaniu kategorji „A" i „B".

Uzyskanie kat. „C" może nastąpić jedynie w obecności oficjalnego przedstawiciela Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

b) Poza zwykłą kategorją „C" wprowadza się urzędową kategorję „C" pilota szybowcowego, obowiązującą pilotów chcących brać udział w zawodach lotniczych wszelkich kategoryj.

Dla uzyskania tej kategorji należy wykonać 5 lotów w czasie ogólnym 30 min., przyczem najkrótszy lot musi trwać conajmniej 2 min. powyżej lub na wysokości miejsca startu. Loty warunkowe dla uzyskania urzędowej kategorji „C" należy wykonać w okresie maximum jednego roku i bez uszkodzenia szybowca, w obecności oficjalnego przedstawiciela A. R. P.

Piloci szybowcowi kategorji „C", ubiegający się o upoważnienie do spełniania funkcyj instruktorów szybowcowych, muszą poza innemi warunkami przedstawić dowody, że odpowiadają wymaganiom punktu „b".

Uwaga. Szybkość wiatru przy ziemi należy mierzyć na wysokości 2 mtr. nad terenem miejsca startu.

Kierownik Departamentu
(—) Inż. **Filipowicz**
Podpułkownik-obserwator.

Dn. 21.IX. 1932.

OKÓLNIK Nr. 10/32 W SPRAWIE BADANIA KANDYDATÓW NA PILOTÓW SZYBOWCOWYCH.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości organizacyj i stowarzyszeń uprawiających szybownictwo, że bezpłatne badania lekarskie kandydatów na pilotów szybowcowych przeprowadzają Poradnie Sportowo-Lekarskie przy ośrodkach Wychowania Fizycznego w następujących miastach:

1. Warszawa, 2. Lublin, 3. Łuck, 4. Grodno, 5. Wilno, 6. Białystok, 7. Łódź, 8. Kraków, 9. Katowice, 10. Lwów, 11. Poznań, 12. Toruń, 13. Bydgoszcz, 14. Brześć n/B., 15. Przemyśl, 16. Kielce (uruchomienie tej Poradni nastąpi w okresie zimowym 1932/33).

Kandydaci zgłaszający się w powyższych Poradniach winni posiadać zaświadczenie stwierdzające przynależność do jednej z organizacyj uprawiających szybownictwo (Klub lotniczy, koło szybowcowe i t. p.).

Za Kierownika Departamentu
(—) **Adamowicz**
Radca Ministerjalny

Warszawa, 5.IX.1932.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Cofnięcie zakazu udziału wojskowych w zawodach lotniczych. Pan Szef Departamentu Aeronautyki MSWojsk rozkazem z dn. 15 września r. b. Nr. 7585 Studj. cofnął zarządzenie zabraniające wojskowemu zawodowemu personelowi latającemu uczestnictwa w krajowych zawodach lotniczych.

Jak to sobie przypominamy, rozkaz ten wydany był w końcu ub. roku celem zapobieżenia niewspółmiernej konkurencji wojskowych pilotów zawodowych z pilotami turystycznymi.

Meeting lotniczy we Lwowie. Aeroklub Lwowski urządza w dniach 1 — 2 października r. b. meeting lotniczy. Główną próbą meetingu będzie I-y zlot gwiaździsty samolotów turystycznych do Lwowa. Po za tem, w drugim dniu zawodów, odbędzie się wyścig pomiędzy dwoma punktami: lotniskiem na Skniłowie oraz wieżami radjostacji lwowskiej, położonej na terenie Targów Wschodnich. Zawodnicy biorący udział w wyścigu będą musieli przebyć tę trasę dziesięciokrotnie, przyczem najkrótszy czas decydować będzie o zwycięstwie, a zarazem zdobyciu nagrody m. Lwowa, o którą zawody te są rozgrywane.

W drugim dniu zawodów odbędą się również popisy akrobatyczne oraz pokazy holowania szybowców za samolotem.

Mimo, że zawody odbywają się u schyłku sezonu i regulamin rozesłany został późno, meeting wzbudził duże zainteresowanie w klubach.

Raid kobiecy. Jedna z naszych pilotek, której nazwiska podać narazie nie możemy, przygotowuje raid europejski na południe. Lot rozpocznie się, prawdopodobnie, w pierwszych dniach października.

Impreza Aeroklubu Poznańskiego. A. P. organizuje w niedzielę, dn. 2 października, „dzień lotniczy". Na program tej imprezy złożą się: loty grupowe, popisy i akrobacje indywidualne oraz zespołowe, loty szybowcowe, loty pań wyszkolonych w A. P., pokaz bombardowania i o. p. lot. oraz loty pasażerskie.

Impreza miała się odbyć dn. 18 września, jednak z powodu śmierci por. Żwirki termin przesunięty został o 2 tygodnie

„Pogoń za samolotem". Automobilklub Polski wspólnie z Aeroklubem Warszawskim organizuje w dniu 9 października r. b. nieznaną u nas dotychczas imprezę pod nazwą „Pogoń za samolotem".

Impreza ta polega na tem, że jej uczestnicy, jadąc na samochodach, podążają za komandorem „Pogoni", lecącym samolotem ponad zgóry obraną, a nieznaną zawodnikom siecią dróg. W czasie lotu komandor wielokrotnie zmienia kierunek, umyślnie myląc tem marszrutę, po pewnym zaś czasie odbija od drogi, poczem ląduje.

Pierwsi trzej uczestnicy, którzy dopadną samolotu, zostaną nagrodzeni pamiątkowemi plakietami. Po zebraniu się przy samolocie na mecie samochodowych uczestników „Pogoni", nastąpi start zawodników samolotowych, których zadaniem będzie odnalezienie samolotu komandora wraz z grupą samochodową. Pierwsze trzy samoloty przybywające na metę, będą również nagrodzone.

Przed startem obydwu grup ich uczestnicy otrzymają zapieczętowane koperty zawierające miejscowość, w której znajduje się meta. Ma to na celu umożliwienie zawodnikom, nie będącym w stanie trafić na metę samodzielnie, wzięcie udziału w pikniku, który odbędzie się na zakończenie imprezy. Przybycie jednak z kopertą otwartą uniemożliwia ubieganie się o nagrodę.

W imprezie mogą brać udział członkowie Klubów organizujących oraz wprowadzeni przez nich goście. Zgłoszenia dla zawodników samochodowych należy kierować do Automobilklubu Polski (al. Szucha 10) do godz. 12-ej dnia 8 października r. b. za opłatą zł. 10.— od wozu, lub bezpośrednio przed startem, który nastąpi 9 października o godz. 10-ej rano z przed Klubu; w ostatnim wypadku opłata podniesiona będzie do zł. 15. Zgłoszenia do grupy samolotowej przyjmuje Sekretarjat Aeroklubu Warszawskiego (ul. Chmielna 27 m. 7) za opłatą zł. 10 od samolotu.

KOMUNIKACJA

Przebieg uroczystości otwarcia komunikacji lotniczej Warszawa — Wilno — Tallinn. Wdniu 17 sierpnia — jak już pisaliśmy — nastąpiło otwarcie linji do Tallinna. Warszawski port lotniczy przybrał wygląd odświętny. Brama wiodąca do portu, hangary i budynki ustrojone flagami polskiemi, łotewskiemi i estońskiemi. Na polu wzlotów lśnią w słońcu samoloty, przygotowane do lotu inauguracyjnego. Samoloty te, jak i ich silniki, wykonane zostały w Polsce.

O godz. 9 min. 15 nastąpił przyjazd Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który w otoczeniu domu cywilnego i wojskowego raczył zaszczycić swą obecnością uroczystość. Przy dźwiękach hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę kolejową i po powitaniu przez zebranych członków Rządu, z Panem Premjerem na czele, dyplomacji i t. d. Pan Prezydent zwiedził samolot, który zainaugurował nowe połączenie lotnicze, oraz samolot konstrukcji Państwowych Zakładów Lotniczych — PZL-4.

Następnie Pan Prezydent zajął miejsce przed mównicą, z której wygłosił przemówienie p. Minister Komunikacji, oraz, w zastępstwie nieobecnych w Warszawie ministrów pełnomocnych i posłów nadzwyczajnych republik Estońskiej i Łotewskiej, chargés-d'affaires tych poselstw. Po ich przemówieniach orkiestra odegrała hymn narodowy estoński i łotewski.

Następnie Pan Prezydent Rzeczypospolitej odebrał z rąk dyrektora protokułu dyplomatycznego swe odręczne pisma, adresowane do Prezydentów Republik Estońskiej i Łotewskiej i wręczył Ministrowi Komunikacji, który z kolei oddał je dyrektrowi P. L. L. „Lot", inż. Makowskiemu, celem przewiezienia pierwszym somolotem.

Następnie Pan Prezydent udał się przed samoloty i przeciął taśmę, zamykającą im drogę, dokonywując tem samem symbolicznego otwarcia nowej linji.

Po zajęciu miejsc w samolocie przez Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji ppłk. Filipowicza, przedstawicieli Rady Nadzorczej P. L. L. „Lot" p. pułk. Abczyńskiego i kpt. Z. Piątkowskiego, przedstawiciela Poselstwa Łotewskiego w Warszawie p. P. Prieditis, attaché prasowego tegoż Poselstwa, referenta prasowego Min. Komunikacji p. T. Strzetelskiego, przedstawiciela Polskiej Agencji Telegraficznej p. St. Stoka i dyrektora P. L. L. „Lot" inż. Makowskiego — nastąpił odlot samolotu inauguracyjnego.

Uroczystość była transmitowana przez Polskie Radjo.

Otwarcie komunikacji lotniczej na szlaku Warszawa — Wilno — Riga — Tallinn ma doniosłe znaczenie nietylko dla naszego lotnictwa handlowego, ale i dla komunikacji polskiej w ogólności, linja ta bowiem połączyła Polskę nietylko z krajami wschodnio-bałtyckiemi, ale również kraje te, poprzez polskie przestworza, polskim szlakiem komunikacji lotniczej—z Rumunją, Bułgarją i Grecją, a stamtąd z Afryką, Azją i t. d. Dzięki uruchomieniu nowego połączenia, powstał wspaniały i najkrótszy gościniec tranzytowy z północy na południe, poprzez Pol-

skę, wykazując tem samem w całej pełni naturalne tranzytowe walory naszego kraju. Dzięki nowej linji, Wilno włączone zostało w ogólną sieć polskiej komunikacji lotniczej i uzyskało łączność z Warszawą w ciągu 2 i pół godzin.

Komunikacja lotnicza w okresie zimowym. Komunikacja na polskich linjach lotniczych utrzymana będzie bez przerwy przez cały okres zimowy, podobnie jak w latach ubiegłych. Nowy rozkład lotów wejdzie w życie z dniem 1 października b. r. Ze względów technicznych uruchomiona będzie jedynie komunikacja na odcinkach Wilno-Tallin-Ryga oraz Bukareszt-Sofja-Saloniki. Na pozostałych linjach komunikacja odbywać się będzie trzy razy w tygodniu, z wyjątkiem odcinka Lwów-Bukareszt, który obsługiwany będzie tylko raz w tygodniu. Nowy rozkład wprowadzi również zmianę w komunikacji między Warszawą a Gdańskiem i Bydgoszczą. Mianowicie komunikacja Warszawa-Gdańsk odbywać się będzie via Bydgoszcz, Bydgoszcz zaś uzyska bezpośrednie połączenie z Warszawą, zamiast dotychczasowej linji via Poznań.

Jednocześnie z nowym rozkładem lotów, obniżona będzie wydatnie taryfa za przeloty. Pasażerski bilet lotniczy kosztować będzie ściśle tyle, ile wynosi cena biletu II-ej klasy w pociągu pośpiesznym, przyczem członkowie L. O. P. P. korzystać będą ze zniżki w wysokości 20%.

Zatem w praktyce, wobec tego, że każdy z łatwością może zostać członkiem L. O. P. P., bilety lotnicze tańsze będą o 20% od biletów kolejowych II-ej klasy.

Nowy rozkład lotów na polskich linjach lotniczych. Z dniem 1 października b. r. wchodzi w życie nowy rozkład lotów na polskich linjach lotniczych.

Według nowego rozkładu samoloty odlatywać będą z Warszawy we wtorki, czwartki i soboty do Bydgoszczy o godz. 9-ej, do Poznania o 12.40, do Katowic o 13.00. W poniedziałki, środy i piątki odlatywać będą samoloty z Warszawy do Wilna o godz. 9.15, do Krakowa, Katowic, Brna i Wiednia o 8.30, do Lwowa o 9.30. Samoloty Warszawa—Bydgoszcz będą miały dalsze bezpośrednie połączenie z Gdańskiem (Gdynią).

Z Gdańska do Bydgoszczy samoloty odlatywać będą w poniedziałki, środy i piątki o godz. 9-tej, z Bydgoszczy do Warszawy o 10.30. Odlot z Katowic do Warszawy w te same dni o godz. 9.45, z Wilna do Warszawy we wtorki, czwartki i soboty o 9-ej, z Wiednia o 8.30, z Brna o 9.15, z Katowic o 12.05, z Krakowa o 13.10, ze Lwowa w poniedziałki, środy i piątki o 9.30.

Ze Lwowa do Czerniowiec i Bukaresztu samoloty odlatywać będą tylko w soboty o godz. 9.15, w drodze powrotnej zaś z Bukaresztu tylko we wtorki o godz. 8-ej.

Loty na polskich linjach lotniczych w sierpniu. Samoloty polskich linij lotniczych „Lot" odbyły w sierpniu ogółem 690 lotów, przebywając dystans 178.058 klm.

W lotach tych polskie płatowce komunikacyjne przewiozły ogółem 1.777 pasażerów, 19.904 klg. bagażu, 24.584 klg. towarów, 3.408 klg. poczty, oraz 2.902 klg. gazet.

W porównaniu z lipcem liczba lotów zwiększyła się o 115, liczba pasażerów o 202, bagaż o 2.084 klg., towary o 4.128 klg., poczta o 85 klg., gazety o 1.030 klg. Samoloty kursowały z całkowitą regularnością i przy pełnem bezpieczeństwie podróżnych.

Nowy „półmiljoner" L. L. „LOT". W dniu 8 sierpnia 1932 r. pilot Polskich Linij Lotniczych „LOT", p. Ludwik Tokarczyk, prowadząc samolot na linji Kraków — Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Tokarczyk jest dziewiątym pilotem w Polsce, który osiąga tę olbrzymią ilość kilometrów powietrznych.

Podkreślić się godzi, iż jubileusze polskich pilotów komunikacyjnych są najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilaci, pełniąc zawód pilotów od dziesięciu lat, czują się jak najlepiej, świadczy o tem, że „latanie" jest najzupełniej zdrowe i bynajmniej nie wpływa ujemnie na organizm ludzki.

Jesienny rozkład lotów na linji Warszawa — Paryż. Na linji lotniczej Warszawa — Paryż, utrzymywanej przez Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej „C.I.D.N.A." wprowadzony został jesienny rozkład lotów. W ciągu września samoloty odlatują z Warszawy we wtorki, czwartki i soboty o godz. 6 r., przylot do Paryża o godz. 16.15. Z Paryża do Warszawy odlot w poniedziałki, środy i piątki o godz. 7-ej, przylot do Warszawy o 17.35.

W ciągu października odloty z Warszawy w te same dni i o tej samej godzinie; natomiast w drodze powrotnej podróżni, odlatując z Paryża we wtorki, czwartki i soboty, przybywać będą do Pragi o godz. 14.35, następnego zaś dnia o 10.30 rano odlot do Warszawy. Przybycie do Warszawy o godz. 14.15.

L. O. P. P.

Poświęcenie lotniska w Krośnie. W czasie „IX Tygodnia L. O. P. P." odbyło się w Krośnie poświęcenie lotniska, urządzonego staraniem Lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., Komitetu Powiatowego L. O. P. P., Koła miejscowego L. O. P. P. i gminy miasta Krosna.

Uroczystość poświęcenia rozpoczęła się mszą św. polową, odprawioną przez miejscowego proboszcza ks. kanonika Nowakowskiego. Podczas mszy św. przygrywała orkiestra gimnazjalna. W nabożeństwie wzięły udział wszystkie zakłady naukowe w Krośnie, szkoły sąsiednich gmin, przedstawiciele władz, urzędów i organizacyj, m. in. ze sztandarami Sokół, Straż Pożarna i wszystkie cechy, ludność miejscowa i okoliczna, której liczba dochodziła do 5.000.

Po nabożeństwie i poświęceniu odbyły się loty pasażerskie do godziny 1-szej popołudniu. W międzyczasie urządzono w sali kasyna dla przybyłych gości śniadanie, w którem wzięli udział wszyscy naczelnicy miejscowych władz i urzędów. W czasie śniadania przemawiali: prezes starosta Rappé, burmistrz Krukierek, ks. kanonik Nowakowski, płk. Rayski, prezes inż. Rybicki, dr. Piotrowski, dyr. Wachal i w. in., przyczem odczytano nadesłane telegramy i gratulacje.

Popołudniu odbył się na lotnisku festyn z lotami pasażerskiemi, konkursem modeli latających i lotami propagandowemi nad okolicą m. in. nad Iwoniczem, Jedliczem i Korczyną.

Uroczystość znacznie podniosło przybycie samolotami z Warszawy, Lwowa i Krakowa płk. Rayskiego, płk. Filipowicza, kpt. Mrówki, kpt. Orlińskiego z żoną, p. p. Sikorzanki i Olszewskiej, d-ra Piotrowskiego, braci Chałupników oraz, pociągami, prezesa inż. Rybickiego i d-ra hr. Łozia ze Lwowa, inż. Kaweckiego, inż. Suchodolskiego z Warszawy i w. in.

Poświęceniu towarzyszyła przepiękna pogoda, to też cała uroczystość wypadła imponująco. Na obecnych wywarła wielkie wrażenie i była najlepszą formą propagandy polskiego lotnictwa i L. O. P. P.

Przykład godny naśladowania. Fabryka gilz papierosowych „Ikar" we Lwowie z własnej incjatywy opodatkowała na rzecz L. O. P. P. swoje wyroby w wysokości 10% od każdego pudełka sprzedanych gilz, przyczyniając się w ten sposób do powiększenia dochodów L. O. P. P.

W krótkim czasie w ten sposób L. O. P. P. zyskała około 10.000 zł. Gilzy „Ikar" były poddane analizie gatunkowej w Chemicznym Instytucie Badawczym w Warszawie, gdzie stwierdzono, że są produkowane z surowców pierwszorzędnej jakości i według nowoczesnych wymogów higjeny.

Mimo opodatkowania na cele L. O. P. P. gilzy są sprzedawane po zwykłych cenach rynkowych.

Kontrolę produkcji i buchalteryjną prowadzi L. O. P. P. Każdy zatem palacz kupując gilzy „Ikar" zasila fundusze L. O. P. P. przeznaczone do rozwoju silnego lotnictwa polskiego, oraz przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Z uznaniem podnieść należy fakt, że władze spółdzielni wojskowych oraz spółdzielnie „Społem" wprowadziły gilzy „Ikar" we wszystkich swoich oddziałach celem udzielenia poparcia L.O.P.P.

RÓŻNE

Nowela do rozporządzenia o lotach rezerwistów. Uchwalony na posiedzeniu Rady Ministrów projekt rozporządzenia o ochotniczych lotach ćwiczebnych z dnia 6 marca 1928 r. przewiduje, że oficerowie, podoficerowie oraz szeregowi piloci rezerwy, posiadający przydział do lotnictwa lądowego lub morskiego, mogą odbywać poza okresem ustawowych ćwiczeń rezerwy ochotnicze loty ćwiczebne, o ile nie przekroczyli 40 lat życia.

Dotychczasowe przepisy zezwalały na tego rodzaju loty tylko pilotom rezerwy, którzy nie przekroczyli 30 lat życia.

Przybycie do Warszawy prezesa F. A. I. ks. Bibesco. W dniu 1 września przybył do Warszawy z Bukaresztu „Junkersem" prezes Międzynarodowego Związku Lotniczego (Fédération Aéronautique Internationale) ks. Bibesco w towarzystwie sekretarza generalnego Aeroklubu Rumunji, p. Burduloiu, oraz mjr. Banciulesco.

Ks. Bibesco przybył do Warszawy celem złożenia wizyty Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej, w drodze na konferencję F. A. I. w Hadze. Na lotnisku ks. Bibesco powitali: szef Departamentu Lotnictwa Cywilnego p. płk. Filipowicz, szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. płk. Rayski, sekretarz generalny Aeroklubu R. P., mjr. dypl. Kwieciński oraz przedstawiciele poselstwa rumuńskiego.

Aeroklub R. P. wydał na cześć ks. Bibesco obiad.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

BELGJA

Poczta lotnicza. Już w październiku roku bieżącego ma być otwarta linja lotnicza, łącząca Belgję z Kongo. Narazie projektowany jest odlot samolotów pocztowych dwa razy na miesiąc. Samolotami przeznaczonemi do obsługiwania tej nowej linji afrykańskiej są trzysilnikowe Fokkery.

FRANCJA

Nowy kobiecy rekord wysokości. Francuska pilotka Maryse Hilsz, znana z długodystansowych lotów do Sajgonu i Madagaskaru, tym razem zapragnęła wypróbować swe zdolności lotnicze w locie na wysokość.

I oto zaraz pierwsza próba dała jej nowy kobiecy rekord wysokości, będący dotychczas w posiadaniu amerykanki Ruth Nicolls (8.761 mtr. na samolocie Lockheed Vega z 420-konnym silnikiem Pratt i Whitney „Wasp").

Dnia 19 sierpnia o 9 rano, zaopatrzywszy się w maskę tlenową, Maryse Hilsz wystartowała z lotniska Villacoublay i osiągnęła wysokość 10.200 m, zdobywając ostatnie setki metrów przy temperaturze 50 stopni poniżej zera, a o godzinie 10,25 wylądowała, niezmęczona i uśmiechnięta, jak zawsze.

Dzielna pilotka leciała na samolocie Morane Saulnier-222 z silnikiem Gnome Rhone „Jupiter" o mocy 450 KM.

NIEMCY

Lot szybowcowy na wysokości 3.000 mtr. Szef-pilot Huth, członek szybowcowego klubu w Hamburgu, odbył 13 lipca wspaniały lot nad tem miastem. Pragnąc wypróbować nowy szybowiec typu Kassel 20, Huth zaopatrzył się w spadochron i został wyholowany na wysokości 1.100 mtr. między cummulusy. Po godzinnym locie na tej wysokości, pilot, pochwycony przez wstępujące prądy nadciągającej burzy, wzniósł się na 3.000 mtr. (Huth przypuszcza nawet, że osiągnął większą wysokość, ale altimetr nie przekroczył 3.000 m).

Wyczerpany, ogłuszony piorunami, których ślady noszą na sobie stery szybowca, ze skrzydłem przedartem w paru miejscach przez grad, Huth po 1 g. 45 m. lotu wylądował na miejscu startu.

STANY ZJEDNOCZONE

4640 km. dla uczczenia 200-ej rocznicy urodzin Washingtona. Dzień 25 lipca b. r. był dwuchsetną rocznicą urodzin Washingtona. Tegoż dnia upłynęło 150 lat od chwili powstania służby pocztowej na terytorjum Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Pilot Doolittle, dla uczczenia pamięci Washingtona, zapragnął w przeciągu jednego dnia przebyć wszystkie te drogi, które Washington przebył w ciągu całego życia. Na pokład swego samolotu (Lockheed-Orion) Doolittle zaprosił miss Anny Madison Washington, pochodzącą w prostej linji od bohatera w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych, oraz p. Maple, reprezentanta sekcji lotniczej przy Izbie Handlowej Ameryki. Ten ostatni, z racji uroczystości pocztowych, miał zrzucić z samolotu listy, adresowane do znanych osobistości z kół lotniczych w różnych miastach.

Załoga w powyższym składzie przeleciała tego dnia 4.640 km pomiędzy miejscowościami historycznemi.

Wystartowawszy rano z Bostonu, Doolittle wrócił doń późnym wieczorem, osiągając średnią szybkość na całej trasie (wraz z postojami) 288 km/godz.

Jeszcze jeden ciekawy szczegół: poczta nie była zrzucana nad lotniskami, tylko nad centrum miast.

Nowy rekord p. Earhart. P. Amelia Earhart, słynna ze swego samotnego lotu przez Atlantyk na samolocie Lockheed-Vega, nie ustaje w podejmowaniu prób coraz to nowych imponujących lotów.

Niedawno p. Earhart pobiła kobiecy rekord długotrwałości lotu w linji prostej, przeleciawszy 3.160 km między Los Angeles i Colombus (w Ohio), ostatnio zaś, 25 sierpnia, odbyła lot z Los Angeles do Newark, przeleciawszy w ten sposób cały kontynent amerykański ze wschodu na zachód. Lot jej na przestrzeni 3.900 km trwał 19 godzin.

P. Earhart nie tylko pobiła własny poprzedni rekord długotrwałości lotu, ale, dzięki odbyciu wspomnianej podróży, stała się pierwszą kobietą, która ma za sobą przelot przez Stany Zjednoczone.

Ruch pasażersko-lotniczy nad zatoką San Francisco. Amfibje towarzystwa lotniczego „Varney Air Lines", kursujące nad zatoką San Francisco, przewiozły w przeciągu lipca 3.707 pasażerów.

Stutysięczny pasażer. Szybka linja lotnicza, łącząca New York z Washingtonem, przewiozła w tych dniach stutysięcznego pasażera. Jest to swojego rodzaju rekord, jeśli weźmiemy pod uwagę krótki okres (zaledwie dwadzieścia jeden miesięcy) funkcjonowania wspomnianej linji.

Nowy rekord kobiecy. Dwie lotniczki: Amerykanka Marsalis i Niemka Thaden wyleciały 14 sierpnia z lotniska Curtiss w New Yorku, z zamiarem pobicia rekordu długotrwałości lotu z zaopatrywaniem w powietrzu.

Pragnęły one pobić rekord kobiecy, wynoszący 122 godziny i 50 minut, a należący do pań Tront i Cooper, oraz — jeśli się uda — rekord wynoszący 553 godz. 41 minut, należący do braci Hunter.

W czasie lotu miss Marsalis dostała ataku ślepej kiszki i, mimo nalegań doktora, który telefonicznie komunikował się z nią z lotniska, nie przerwała lotu. Samolot zaopatrujący dostarczał regularnie, prócz benzyny, bloki lodu dla chorej lotniczki.

Długotrwały lot został zakończony wypadem na spotkanie Mollisona, przybywającego do New Yorku, poczem 22 sierpnia nieumęczone lotniczki wreszcie wylądowały. Ogółem utrzymały się one w powietrzu 196 godz., wobec czego dotychczasowy rekord kobiecy został pobity.

Rekord szybkości na trasie Los Angeles — New York. Lakoniczna depesza prasy amerykańskiej doniosła o nowym rekordzie szybkości na trasie Los Angeles — New York.

Pilot James Hairlip przeleciał tę przestrzeń w przeciągu dziesięciu godzin i 19 minut. Trasa mierzy 3.900 kilometrów, czyli że przeciętna szybkość osiągnięta przez Hairlipa (wraz z postojami) wyniosła 378 km/godz., co jest pięknym rezultatem.

Dotychczasowy rekord szybkości przelotu przez Stany Zjednoczone należał do Doolittle'a i wynosił 11 godzin i 15 minut.

Wyprawa polarna. Lincoln Ellsworth, znany towarzysz Amudsena w jego wyprawach polarnych, projektuje obecnie nową ekspedycję do Bieguna Południowego. W tych dniach zamówiony został dla ekspedycji samolot „Northrop" ostatniego typu, zaopatrzony w gwiaździsty silnik Wright, o mocy 700 KM.

WIELKA BRYTANJA

Fundusz szybownictwa. Prezes Towarzystwa „British Glider Association" w porozumieniu z tygodnikiem szybownictwa „The Sailplane" ogłosił odezwę, nawołującą wszystkich zwolenników sportu szybowcowego do utworzenia funduszu, który pozwoliłby na: 1) regularny rozwój stowarzyszenia, 2) wybudowanie Instytutu Badań Technicznych, 3) dostarczanie poszczególnym klubom odpowiedniego sprzętu szybowcowego.

Przyjmowane są nawet najdrobniejsze składki. Listę rozpoczyna dar w wysokości 250 funtów szterlingów, pochodzący od mecenasa lotnictwa, lorda Wakefilda.

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 MAJA DO 30 WRZEŚNIA 1932 R.

Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty	codziennie prócz niedziel		codziennie prócz niedziel	w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty
		13.30 o.	Warszawa	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	Warszawa	p. 9.10		
		18.00 p.	Gdańsk	o. 7.00		
		15.30 o.	Warszawa	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	Warszawa	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 p.			Kraków			p. 13.20
12.20 o.			Katowice			o. 12.40
12.50 p.			Katowice			p. 12.10
14.35 o.			Brno			o. 10.25
14.55 p.			Brno			p. 10.05
15.55 o.			Wiedeń			o. 9.05
		9.40 o.	Warszawa	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o. 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40*	
*15.00 p.			Czerniowce		o. 12.05*	
*15.30 o.			Czerniowce		p. 11.35*	
*18.30 p.			Bukareszt		o. 8.35*	
	* 8.50 o.		Bukareszt			p. 14.40*
	*11.00 p.		Sofja			o. 12.30*
	*11.40 o		Sofja			p. 11.50*
	*13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*
7.20 o.			Warszawa		p. 18.10	
9.55 p.			Wilno		o. 15.35	
10.25 o.			Wilno		p. 15.05	
*14.00 p.			Ryga		o. 13.30*	
*14.30 o.			Ryga		p. 13.00*	
*13.20 p.			Tallinn		o. 11.10*	

Objaśnienie znaków: o. — odlot; p. — przylot; * — czas wschodnio-europejski.

Tajemnica t. zw. „szwarcówek"

Dawniej powiadano, że niedobrze jest zaglądać do kuchni przed obiadem. Jeszcze gorzej zaglądać do kuchni restauracyjnej. Podobno widok przygotowywania potraw działał zabójczo na najlepszy apetyt. Oczywiście nieco odbiegliśmy od tych „dawnych dobrych czasów". Kuchnia domowa wzbogaciła się o wiele wskazań higjenicznych, nad kuchniami restauracyjnemi zaś czuwają władze sanitarne. Zmiany te nie nastąpiły raptownie, a wprowadzone zostały stopniowo, proporcjonalnie do wzrostu powszechnego uświadomienia w dziedzinie higjeny, a więc i wzrostu naszych wymogów. To też gotowanie w brudnych naczyniach lub posługiwanie się brudnemi rękoma przy preparowaniu artykułów spożywczych wywołuje nietylko gromy powszechnego oburzenia, ale także represje policyjne.

W tym dorobku cywilizacyjnym istnieją jednakże luki. Taką lukę stanowią — naprzykład — t. zw. szwarcówki. Bądźmy na chwilę niedyskretni i zajrzyjmy do „kuchni szwarcówek", czyli zbadajmy tajemnice ich fabrykacji.

Tytoń, spotrzebowany do wyrobu szwarcówek, pochodzi z przemytu, a częściowo z nielegalnych krajowych plantacyj. I w jednym i w drugim wypadku jest on transportowany w żałosnych warunkach. Przemytnik umieszcza kiszkowaty, czy plastrowaty worek z tytoniem na gołem ciele, czyli „za pazuchą".

Przemytnicy są ludźmi, jak wszyscy inni, z tą różnicą, że sam ich zawód bardzo źle wpływa na stan zdrowotny, że rekrutują się przeważnie z mało uświadomionych pod względem higjenicznym warst ludności. Tyfus, suchoty i ospa nierzadko goszczą wśród tego typu ludzi.

Tytoń przechodzi z rąk do rąk, ukrywany jest w najciemniejszych zakamarkach, nierzadko w śmietnikach lub ubikacjach kloacznych. Wreszcie dostaje się do „fabryki". Jest to przeważnie izba mieszkalna wyrobnicza, przeludniona. Tutaj brudnemi rękoma, rzadziej na prymitywnych warsztatach, odbywa się fabrykacja papierosów. Szwarcówki są wyrabiane w najrozmaitszych gilzach, zależnie od upodobań klijentów. I znowu chowanie gotowych papierosów po piwnicach, w siennikach.

Wreszcie szwarcówki dostają się na biurko eleganckiego pana, lub do wykwintnej papierośnicy. Wykwintny pan sam zapala szwarcowanego papierosa, częstuje przyjaciół, znajomych i zachwala.

Poczęstowany próbuje, ale z reguły nie znajdzie w nich nic specjalnego. Chyba fantazyjną gilzę. Ale za tą fantazyjną gilzą kryje się straszliwa przeszłość — wspomnienie śmietnika, czy kloaki i potu przemytnika.

W wieku higjeny trzeba o tem wiedzieć i pamiętać.

WIG.

SP. AKC. ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH „DRUKARNIA POLSKA" WARSZAWA, UL. SZPITALNA 12, TELEFONY: 717-98, 772-06, 772-22